Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 40 del 18 febbraio 2010 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA — Roma - Giovedì, 18 febbraio 2010 — SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06-85081

AVVISO AGLI ABBONATI

Si rammenta che la campagna per il rinnovo degli abbonamenti 2010 è terminata il 31 gennaio e che la sospensione degli invii agli abbonati, che entro tale data non hanno corrisposto i relativi canoni, avrà effetto nelle prossime settimane.

N. 34

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) Pedemontana Lombarda: Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 97/2009).

S O M M A R I O

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 6 novembre 2009.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001) Pedemontana Lombarda: Collegamento autostradale Dalmine-Como-Varese-Valico del Gaggiolo ed opere ad esso connesse (CUP F11B06000270007). Approvazione progetto definitivo. (Deliberazione n. 97/2009).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

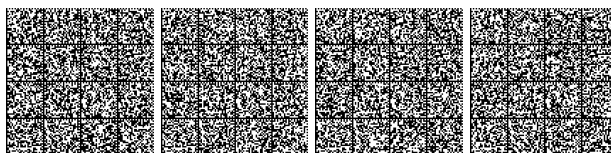
VISTA la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 – oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato – reca modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e s.m.i.;

VISTA legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

VISTO il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 ("Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE") e s.m.i., e visti in particolare:

- la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";
- l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, tra i "Sistemi stradali e autostradali" del corridoio plurimodale padano, l'"Asse stradale pedemontano piemontese- lombardo- veneto" e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Lombardia, tra i corridoi autostradali e stradali, include il "Sistema Pedemontano e opere complementari";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

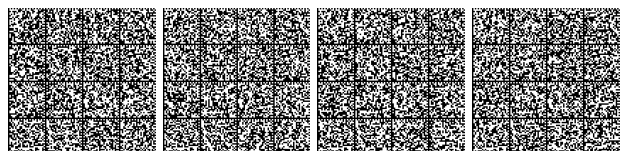
VISTA la delibera 29 marzo 2006, n. 77 (G.U. 219/2006), con la quale, rilevato che il Sistema Pedemontano è incluso nell'intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Lombardia l'11 aprile 2003, questo Comitato ha:

- approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare del Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse, fissando in 4.665.504.453 euro il limite di spesa dell'intervento;
- preso atto che il soggetto aggiudicatore dell'intervento era l'ANAS, costituita in società per azioni a norma del decreto legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito nella legge 8 agosto 2002, n. 178;

VISTA la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), conferma nell'ambito dei Sistemi stradali ed autostradali del Corridoio Plurimodale Padano la voce Asse autostradale pedemontano (Piemontese – Lombardo – Veneto);

VISTA la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) e ha altresì preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009, tra cui il collegamento autostradale in esame;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 22 ottobre 2008 (G.U. n. 277/2008), che ha inserito l'Autostrada Pedemontana Lombarda tra le opere connesse dell'EXPO 2015 (Allegato B del D.P.C.M.);

VISTO il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il

quale – in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

CONSIDERATO che la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), all'articolo 1, comma 979, ha previsto che le funzioni ed i poteri di soggetto concedente e aggiudicatore per la realizzazione dell'autostrada Pedemontana Lombarda, dell'autostrada diretta Brescia- Bergamo- Milano e delle tangenziali esterne di Milano venissero trasferiti da ANAS S.p.A. ad un soggetto di diritto pubblico, che subentra in tutti i diritti attivi e passivi inerenti alla realizzazione di dette infrastrutture e da costituire in forma societaria e partecipata dalla stessa ANAS S.p.A. e dalla Regione Lombardia o da soggetto da essa interamente partecipato;

CONSIDERATO che in data 19 febbraio 2007 è stata costituita, ai sensi del citato articolo 1, comma 979, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A.;

CONSIDERATO che questo Comitato, nella richiamata delibera n. 77/2006, disponeva altresì che i Ministri competenti potessero procedere all'approvazione del nuovo atto convenzionale e dei relativi allegati tra il soggetto concedente e la società concessionaria solo allorché il previsto contributo a carico dello Stato fosse stabilito in apposito provvedimento legislativo;

PRESO ATTO che, a legislazione vigente, i contributi pubblici stanziati a favore dell'opera ammontano complessivamente a euro 1.244.900.000, così ripartiti:

- euro 61.560.000 a carico della legge 3 agosto 1998, n. 295 e successive leggi 23 dicembre 1998, n. 448, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;
- euro 51.640.000 a carico della legge 388/2000, art. 144, comma 7, lettera b);
- euro 1.131.700.000 ai sensi dell'art. 1, comma 78, punto e) della legge 23 dicembre 2005, n. 266 e dell'art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006;

CONSIDERATO che con delibera 4 ottobre 2007, n. 108 (G.U. n. 255/2007), questo Comitato ha preso atto dei contenuti dello schema di Convenzione Unica tra la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., predisposto ai sensi dell'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella legge 24 novembre 2006, n. 286, e s.m.i., ed ha espresso valutazione positiva sullo schema stesso formulando alcune prescrizioni da recepire nella stesura definitiva della convenzione;

CONSIDERATO che con decreto n. 1667 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze in data 12 febbraio 2008 e registrato alla Corte dei Conti in data 18 aprile 2008, è stata approvata la Convenzione Unica tra società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. e società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., in cui il costo dell'intervento in esame è

quantificato in 4.005.968.335 euro lordi, ed in 3.483.505.088 euro al netto dell'ipotizzato ribasso d'asta del 20 per cento;

VISTA la nota 26 ottobre 2009, n. 42314, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima riunione utile del Comitato dell'intervento denominato "Collegamento autostradale Dalmine – Como – Varese - Valico del Gaggiolo e opere ad esso connesse";

VISTA la nota 2 novembre 2009, n. 43342, con la quale il Ministero sopra citato ha trasmesso la relazione istruttoria relativa all'intervento sopra richiamato, proponendone l'approvazione del progetto definitivo;

ACQUISITE, con nota 3 novembre 2009, n. 4701, le valutazioni dell'Unità tecnica finanza di progetto;

SU PROPOSTA del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E   A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

- che l'opera complessiva comprende un collegamento autostradale della lunghezza di circa 87 km, articolato nella Tangenziale di Varese, nella Tangenziale di Como e nell'asse trasversale principale da Cassano Magnago - interconnessione A8, in provincia di Varese, sino a Osio Sotto/Brembate – interconnessione A4, in provincia di Bergamo, interessando il territorio di 94 Comuni, suddivisi nelle province di Varese, Como, Milano, Bergamo e Monza - Brianza;
- che il suddetto collegamento comprende:
    - un tracciato con caratteristiche autostradali che collega le esistenti autostrade A8, A9 e A4 per un totale di circa 67 km, suddiviso nelle 5 tratte funzionali A – B1 – B2 – C – D
        - Tratta A: tra le autostrade A8 (Cassano Magnago) e A9 (Lomazzo);
        - Tratta B1: dall'interconnessione con la A9 (Lomazzo) alla SP ex SS 35 (Lentate sul Seveso);
        - Tratta B2: da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno, sul tracciato della SP ex SS 35 (Milano-Meda);
        - Tratta C: dalla SP ex SS 35 (Cesano Maderno) all'interconnessione con la Tangenziale Est di Milano (Vimercate);
        - Tratta D: dalla Tangenziale Est di Milano (Vimercate) all'Autostrada A4 (Osio Sotto);

- la tangenziale di Varese suddivisa in due lotti funzionali, denominati VA1 e VA2, che si connettono alle due estremità del tronco già esistente della tangenziale di Varese, completando così un percorso continuo tra l'autostrada A8 e il Valico del Gaggiolo, al confine con la Svizzera;
- la tangenziale di Como, suddivisa in due lotti funzionali denominati CO1 e CO2, che collega l'autostrada A9 appena a sud della barriera esistente di Grandate alla SS 342 Briantea;

▪ che sono previste opere connesse e opere di viabilità locale, al fine di migliorare la connessione con la rete di viabilità ordinaria;

▪ che il progetto definitivo, in ragione delle prescrizioni di questo Comitato sul progetto preliminare e degli approfondimenti tecnico-progettuali svolti, prevede le varianti localizzative, in ordine alle quali è stata richiesta e acquisita l'intesa sulla localizzazione e la compatibilità ambientale, ai sensi dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006. Le varianti riguardano le opere di seguito elencate:
  - variante dell'opera connessa TRVA06;
  - variante di Lozza del 1° lotto della Tangenziale di Varese;
  - opera connessa TRCO11;
  - tratta B2 e relative opere connesse;
  - opera connessa TRMI10;
  - opere connesse TRMI12 e TRMI14;
  - variante dell'Interconnessione della tratta D con l'autostrada A4;
  - opera connessa TRMI17 (ai soli fini della localizzazione);

  Con riferimento alle predette opere, a eccezione dell'opera connessa TRMI17 in quanto non necessario, il progetto è stato pertanto integrato con lo Studio di Impatto Ambientale che è stato pubblicato e trasmesso anche per la pubblica consultazione da parte degli interessati;

▪ che il progetto definitivo comprende la relazione del progettista di cui all'articolo 166, comma 1, del decreto legislativo n. 163/2006, attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione del medesimo;

▪ che, in sostituzione dell'attuale interconnessione tra l'autostrada A8 e le SP 57 e SP 1, si prevede di sviluppare una nuova soluzione progettuale per lo svincolo di Gazzada, volta a dare risposta alle interferenze con la viabilità locale, migliorando la funzionalità dell'interconnessione tra la tangenziale di Varese e la stessa autostrada A8;

▪ che, ai fini procedurali, la proposta di approvazione sottoposta a questo Comitato non include il secondo lotto della Tangenziale di Varese e il secondo lotto della Tangenziale di Como;

▪ che la sede stradale dell'asse principale è progettata secondo la categoria A2 "Autostrada ambito urbano" del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", ad eccezione della tratta B2, che prevede l'adeguamento della viabilità esistente SS 35 Milano – Meda, per la quale è stato comunque assunto

quale riferimento per la progettazione la categoria A2 del DM 5/11/2001, con un valore massimo di velocità di progetto pari a 120 km/h;

- che la sede stradale dell'asse principale è costituita da 2 carreggiate a 2 corsie più emergenza per senso di marcia nelle tratte A - B1 - D e tra gli svincoli di Lentate sul Seveso e Meda lungo la tratta B2, mentre è costituita da 2 carreggiate a 3 corsie più emergenza per senso di marcia nella tratta C e tra gli svincoli di Meda e Cesano Maderno lungo la tratta B2;
- che la sede stradale delle tangenziali di Como e di Varese è progettata secondo la categoria B "Strada extra-urbana principale" del DM 5/11/2001, con un valore massimo di velocità di progetto pari a 120 km/h e una piattaforma stradale composta da 2 carreggiate a 2 corsie più banchina di emergenza da 2.75 m per senso di marcia;
- che il progetto definitivo redatto è stato approvato dal soggetto aggiudicatore società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A., per quanto di competenza, con atto del 17 aprile 2009;
- che in data 21 aprile 2009 il soggetto aggiudicatore ha trasmesso il progetto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- che in data 21 aprile 2009 il soggetto aggiudicatore ha provveduto a pubblicare l'avviso di avvio del procedimento per la dichiarazione di pubblica utilità sui quotidiani "La Repubblica" e "Italia Oggi" e che sono pervenute osservazioni da parte dei privati entro i termini previsti, in ordine alle quali il soggetto aggiudicatore ha esposto le proprie controdeduzioni, che il Ministero istruttore dichiara di condividere;
- che in data 11 maggio 2009 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha indetto la Conferenza di servizi ai sensi dell'art. 166 del D. Lgs. 163/2006: la Conferenza si è aperta in data 29 maggio 2009 e si è conclusa in data 27 luglio 2009;
- che la Regione Lombardia, con delibera n. VIII/09542 del 27 maggio 2009, ha espresso parere favorevole sul progetto in esame, con prescrizioni e raccomandazioni, tra cui lo stralcio dello svincolo Saronno Sud/Uboldo, essendo lo svincolo di Saronno già stato approvato nell'ambito del progetto definitivo dell'ampliamento della 3^ corsia della A9 in capo ad AS.P.I., con decreto del Presidente della Repubblica del 13 ottobre 2008 (G.U. n. 12/2009);
- che il Ministero della Difesa, con nota n. M_D E24363/62473 del 27 maggio 2009, ha chiesto l'inserimento di una prescrizione che in effetti risulta inclusa tra quelle proposte dal Ministero istruttore;
- che in particolare la Commissione speciale VIA, nel parere 328 reso il 29 luglio 2009 e trasmesso al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha verificato l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del decreto di Compatibilità Ambientale e la compatibilità ambientale delle varianti introdotte, con prescrizioni, ai sensi e per gli effetti dell'art. 185 del D.Lgs. n. 163/2006;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con nota 29 luglio 2009, n. 328, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il parere favorevole della Commissione speciale VIA, con prescrizioni, sul progetto definitivo dell'opera;

- che il Ministero per i beni e le attività culturali, con nota DGPBAAC/34.19.04/6251, si è pronunziato positivamente, con prescrizioni, sul progetto in argomento;
- che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Commissione Permanente per le gallerie ex art. 4 decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, con nota 22 ottobre 2009, n. 006573, ha trasmesso il parere favorevole reso nella seduta del 22 ottobre 2009;
- che il Programma di risoluzione delle interferenze è contenuto nell'elaborato "Risoluzione interferenze - Analisi dei progetti degli Enti interferiti e programma di risoluzione delle interferenze", documento, quest'ultimo, predisposto dal soggetto aggiudicatore in esito alla Conferenza di servizi e trasmesso dal medesimo al Ministero istruttore con nota 26 ottobre 2009, n. 2;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla relazione istruttoria, ha esposto le proprie valutazioni in merito alle osservazioni formulate dagli Enti istituzionali e ha proposto le prescrizioni e raccomandazioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo, esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

sotto l'aspetto attuativo

- che la società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) è soggetto aggiudicatore dell'opera, in forza del disposto dell'articolo 1, comma 979, della richiamata legge n. 296/2006;
- che la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. è concessionaria per la progettazione, la costruzione e la gestione dell'opera, in virtù della citata Convenzione Unica approvata con il decreto n. 1667 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, richiamato in premessa;
- che una prima parte dell'opera (tratte A, CO1, VA1) risulta affidata al Contraente Generale società Pedelombarda S.C.p.A., costituita dalle Società Impregilo S.p.A., Astaldi S.p.A., Impresa Pizzarotti & C. S.p.A., A.C.I. S.C.p.A., mentre le restanti tratte sono ancora da appaltare;
- che il cronoprogramma riportato nella relazione istruttoria, limitato alle sole opere per le quali si chiede l'odierna approvazione della progettazione definitiva, prevede la seguente tempistica per la realizzazione dei lavori sino alla messa in esercizio:
  - tratta A: 1155 gg.;
  - lotto 1 Tangenziale di Como: 1095 gg., escluso smobilizzo cantiere;
  - lotto 1 Tangenziale di Varese: 1155 gg.;
  - tratta B1: 38 mesi;
  - tratta B2: 37 mesi,
  - tratta C: 37 mesi;
  - tratta D: 37 mesi;
- che il CUP assegnato all'intervento è F11B06000270007;

sotto l'aspetto finanziario

- che il costo del progetto definitivo trasmesso al Ministero istruttore e sottoposto all'approvazione di questo Comitato non include il secondo lotto della Tangenziale di Varese e il secondo lotto della Tangenziale di Como, in quanto tali opere non sono ricomprese nel Piano Economico Finanziario allegato sia alla Convenzione Unica richiamata in premessa sia al predetto progetto definitivo ora trasmesso;
- che il costo del progetto definitivo trasmesso al Ministero istruttore è pari a euro 4.105.114.105, al netto sia dei ribassi conseguiti in sede di affidamento a General Contractor delle tratte già appaltate (A, CO1, VA1), sia di quelli per le tratte da appaltare, di cui euro 2.565.872.779 per lavori ed euro 1.539.241.326 per somme a disposizione;
- che, nel corso dell'istruttoria, con nota n. CAL – 261009-00003 del 26 ottobre 2009, il Soggetto Aggiudicatore ha trasmesso documentazione integrativa che tiene conto degli oneri connessi alle richieste/prescrizioni acquisite in sede di Conferenza di servizi, quantificati in 115.000.000 euro, e che il Ministero istruttore, sulla base delle prescrizioni accolte, ha provveduto ad aggiornare il costo dell'opera a euro 4.220.114.105;
- che dal suddetto costo complessivo dell'opera va sottratto il costo delle "opere integrate" a carico di RFI, pari a euro 53.650.026, individuate in attuazione del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 5 novembre 2007 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regione Lombardia, Province di Bergamo e Milano, Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A., RFI S.p.A., Autostrada Pedemontana S.p.A.;
- che, pertanto, il costo del progetto sottoposto all'approvazione di questo Comitato, al netto del costo delle opere integrate a carico di RFI, risulta essere pari a euro 4.166.464.079;
- che il predetto costo, rispetto ai 3.483.505.088 milioni di euro definiti nella Convenzione Unica richiamata in premessa, comporta un incremento pari a euro 682.958.991, così motivati:
  - aggiornamento prezzi ANAS (380.104.750 euro);
  - maggiori oneri per espropri e indennizzi (426.634.912 euro);
  - prescrizioni emerse in sede di Conferenza di servizi (115.000.000 euro);
  - minori oneri per approfondimenti tecnici (238.780.671 euro);
- che i prezzi utilizzati per la definizione del quadro economico sono stati desunti:
  - per le tratte A – CO1 – VA1, raggruppate nella 1° parte, dall'elenco prezzi offerto in sede di gara dal Contraente Generale;
  - per le tratte B1 – B2 – C – D, dall'elenco ANAS del Compartimento della Regione Lombardia anno 2008;
- che, conformemente ai contenuti del piano economico finanziario 2007, si prevedono contributi pubblici in conto investimenti per complessivi euro 1.244.900.000, così ripartiti:

- euro 61.560.000 a carico della legge 3 agosto 1998, n. 295, e successive leggi 23 dicembre 1998, n. 448, 23 dicembre 1998, n. 449, e 23 dicembre 2000, n. 388;
- euro 51.640.000 a carico della legge 388/2000, art. 144, comma 7, lettera b);
- euro 1.131.700.000 ai sensi dell'art. 1, comma 78, punto e) della legge 23 dicembre 2005, n. 266 e dell'art. 1, comma 979, della legge n. 296/2006;

▪ che la restante quota di copertura rimane a carico del Concessionario;

▪ che in detto piano il Concessionario prevede:
  - un sistema di pedaggiamento di tipo "chiuso" su tutta l'opera;
  - l'ammortamento parziale dell'opera nel periodo di concessione, con mantenimento del valore di subentro, previsto nel piano economico finanziario 2007 pari a euro 1.290.000.000;
  - l'invarianza della tariffa media ponderata per km in termini reali rispetto al piano economico finanziario della Convenzione Unica 2007 (piano economico finanziario 2007);
  - l'assunzione di un valore del parametro X nel periodo di gestione pari a -0,75;

▪ che l'Unità tecnica finanza di progetto ritiene congruo il "valore di subentro" e considera i parametri finanziari utilizzati nel suddetto piano economico-finanziario in linea con operazioni similari, concludendo che il piano appare in equilibrio e coerente con le indicazioni della delibera di questo Comitato 15 giugno 2007, n. 39 (G.U. n. 197/2007); la predetta Unità tecnica ha altresì evidenziato come l'attivazione del Fondo per le opere pubbliche (FGOP) di cui all'art. 2, commi 264-270, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, reso operativo con Regolamento approvato dalla Cassa depositi e prestiti il 3 novembre 2009, limitando il rischio connesso all'operazione e riducendo gli *spread* sui finanziamenti, possa contribuire a rendere il valore residuo dell'infrastruttura aderente al suo valore di mercato;

D E L I B E R A

1 *Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato – con le sole prescrizioni e raccomandazioni pertinenti alle opere in esame proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'intervento "Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse", a eccezione del 2° lotto della tangenziale di Como e del 2° lotto della tangenziale di Varese, e con esclusione della parte relativa allo svincolo di Saronno Sud/Uboldo, che viene stralciato dal progetto medesimo.
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto come sopra approvato.

1.2 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 167, comma 5, del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e s.m.i., è approvata anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero istruttore, la progettazione definitiva delle seguenti opere:

- variante dell'opera connessa TRVA06;
- variante di Lozza del 1° lotto della Tangenziale di Varese;
- opera connessa TRCO11;
- tratta B2 e relative opere connesse;
- opera connessa TRMI10;
- opere connesse TRMI12 e TRMI14;
- variante dell'Interconnessione della tratta D con l'autostrada A4;
- opera connessa TRMI17.

E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere di cui al presente punto.
L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nella progettazione approvata.

1.3 Ai sensi dell'articolo 167, comma 6, del D. Lgs. 163/2006, si dispone la variante progettuale dello svincolo di Gazzada (tangenziale di Varese - lotto 1) ai fini della localizzazione e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

La localizzazione di tale opera avviene secondo la configurazione rappresentata nell'allegato grafico di cui alla nota del Presidente della Regione Lombardia 09/10/2009, n. S1.2009.0098300.

Il Ministero istruttore provvederà a trasmettere il progetto definitivo a questo Comitato per la successiva approvazione.

1.4 Le prescrizioni, cui resta subordinata l'approvazione del progetto, proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^ del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non potere dar seguito a dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.5 E' approvato il programma di risoluzione delle interferenze di cui al documento "Risoluzione interferenze - Analisi dei progetti degli Enti interferiti e programma di risoluzione delle interferenze" di cui alla presa d'atto.

2. Ulteriori adempimenti

La società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. provvederanno a stipulare apposito atto aggiuntivo alla Convenzione Unica citata in premessa, da approvare nelle forme di rito, per adottare il nuovo piano economico finanziario ora allegato al progetto definitivo sottoposto a questo Comitato. Lo schema di atto aggiuntivo verrà trasmesso a questo Comitato, per un preventivo parere, qualora il nuovo piano presenti scostamenti, rispetto al piano allegato al progetto ora approvato, in termini di livelli tariffari e di "valore di subentro"; tali scostamenti non potranno superare i valori da quest'ultimo definiti, che sono quindi da considerare valori massimi, fermo restando le indicazioni della richiamata delibera n. 108/2007 sui valori del parametro X per i periodi regolatori successivi al primo e rilevanti ai fini dell'adeguamento annuale.

Concordemente a quanto stabilito nella convenzione sottoscritta tra la società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A. e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in data 1° agosto 2007 e nelle more della realizzazione dei secondi lotti delle tangenziali di Varese e di Como, i primi lotti delle medesime tangenziali saranno esentati dal pedaggio qualora, nelle fasi successive della procedura e prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada, si verificassero eventi in grado di consentire una ottimizzazione dei costi finanziari rispetto a quanto previsto nel piano economico finanziario, pur nel rispetto delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario stesso.

La società Concessioni Autostrade Lombarde S.p.A., la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e RFI dovranno adottare, in attuazione di quanto pattuito nel citato Protocollo d'Intesa sottoscritto il 5 novembre 2007, adeguate misure intese ad assicurare il coordinamento, in sede realizzativa, tra l'infrastruttura autostradale e la "Gronda ferroviaria Seregno - Bergamo".

3. Disposizioni finali

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

3.2 Entro 30 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale, CAL provvederà a trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica - e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il quadro economico dell'intervento di cui al progetto approvato, confermando l'ininfluenza dello stralcio dello svincolo di Saronno Sud/Uboldo ai fini della funzionalità dell'intervento stesso.

3.3 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica. Resta fermo che - ai sensi dell'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190/2002 – la Commissione VIA procederà a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

3.4 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

3.5 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del Coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulato apposito protocollo di legalità tra la Prefettura competente UTG, il soggetto aggiudicatore ed il concessionario, mirato a potenziare l'attività di monitoraggio al fine di prevenire tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata: il protocollo dovrà seguire le linee guida sintetizzate nell'allegato 2, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

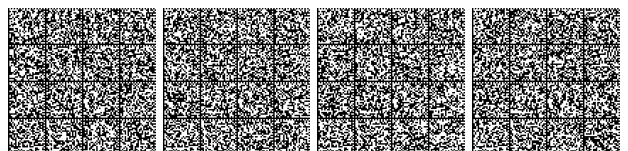
3.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 6 novembre 2009

p. *Il Presidente*
del Consiglio dei Ministri
LETTA

Il segretario del CIPE
MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 19 gennaio 2010
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 1 Economia e finanze, foglio n. 42

ALLEGATO *1*

Parte 1^ - PRESCRIZIONI

1) Tratta B2 - il progetto esecutivo dovrà prevedere la copertura del tratto autostradale dal km 6,058 al km 6,203.

2) Tratta B2 - In corrispondenza del tratto compreso tra il km 6,058 e il km 6,203 la viabilità locale di superficie dovrà essere spostata sul lato Est del tracciato autostradale, la rotatoria e i relativi rami di adduzione dovranno essere posti al di fuori del perimetro del Parco delle Querce.

3) Tratta B2 - In corrispondenza dell'interferenza del tracciato con le aree influenzate dall'incidente ICMESA dei Comuni di Seveso, Meda, Cesano Maderno e Bovisio Masciago, dovranno essere realizzate ulteriori indagini dettagliate sui terreni interessati da contaminazione da diossina, poiché nel corso delle indagini preliminari per la verifica della concentrazione residua sono stati riscontrati superamenti dei valori limite per questo parametro, ai fini della gestione secondo l'art. 5 del D.M. 3 agosto 2005.

4) Tratta B2 - Le aree di cantiere poste all'interno del perimetro del Parco delle Querce nella "zona A" dell'area contaminata dall'incidente ICMESA dovranno essere delocalizzate ìn siti esterni al perimetro stesso.

5) Tratta B2 - In relazione alla configurazione della viabilità secondaria in Frazione di Copreno, con l'obiettivo di salvaguardare la testimonianza storico-agricola della Cascina Grigioni, modificare il tracciato di accesso alla rotatoria, eliminando il ramo costeggiante la Cascina e realizzando il tracciato alternativo da Via Tonale, comprensivo di area boscata a mitigazione degli impatti.

6) Tangenziale di Como - In corrispondenza dell'attraversamento del Comune di Grandate (CO) il tracciato autostradale dovrà mantenersi in trincea/galleria artificiale nel tratto dalla zona del cimitero fino all'imbocco della galleria di Casnate (sottopassando la SS35).

7) Mitigazioni e compensazioni - Le opere di compensazione e mitigazione previste nel SIA dovranno essere sviluppate in modo organico e dettagliato, con dettagliati schemi progettuali e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio.

8) Si dovranno sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione così come proposti nello studio di impatto ambientale esaminato, in coerenza con le presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.

9) Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.

10) Dovranno essere curate le caratteristiche formali e architettoniche delle aree di servizio integrando le strutture con sistemi basati su fonti energetiche rinnovabili e sistemi a risparmio energetico.

11) Il realizzatore dell'infrastruttura dovrà adottare un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

12) Atmosfera - Durante l'esercizio dell'infrastruttura – con riferimento alla situazione a quel momento esistente, conseguente alle azioni di cui alla programmazione regionale e statale in materia di qualità dell'aria – dovrà essere periodicamente aggiornata la valutazione della qualità dell'aria sul territorio, in stretto coordinamento con la Regione, lo Stato, ISPRA e ARPAL. Dovrà essere stipulato un Protocollo Operativo tra Regione Lombardia, ARPA Lombardia, concessionario e concedente. Il Protocollo Operativo, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine previsti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE, deve contenere i provvedimenti efficaci per limitare e se necessario sospendere le attività che contribuiscono al rischio che i rispettivi valori limite, valori obiettivo e soglie di allarme di cui agli allegati VII, XI e XIV della Direttiva 2008/50/CE siano superati. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli Enti territoriali e del concedente, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio afferente al collegamento autostradale rileva il superamento dei valori limite di cui all'allegato XI della Direttiva 2008/50/CE. I superamenti saranno riferiti alla misurazione della rete di rilevamento regionale, eventualmente integrata per quanto necessaria alla valutazione, da un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del concessionario. Le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite da ARPA Lombardia la quale informa sui superamenti e avvia le procedure, sulla base di quanto stabilito all'interno dei Protocollo, per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni e che, per quanto riguarda concessionario e concedente, prevedono tra gli altri la riduzione del limite velocità a 110 Km/h sui tratti autostradali interessati dai superamenti.

13) Ecosistemi - In sede di progetto esecutivo dovrà essere aggiornato il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive da rimboschire in ottemperanza al D. Lgs. n. 227/2001 art. 4. In particolare ai fini dell'attrazione e protezione dell'avifauna migratoria all'interno della rete ecologica, dovranno essere previste aree "stepping stones" mirate utilizzando specie arbustive idonee al foraggiamento.

14) Prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di conservare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico, la cui provenienza sia certificata.

15) Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, purché senza aggravio di costi, e assumendo come riferimento: Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente (Servizio VIA, settembre 1997), Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica (Regione Lombardia, 2000).

16) Ambiente idrico - Si dovranno adottare specifiche misure, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, per salvaguardare la qualità delle acque sotterranee e il regime delle falde, nella realizzazione delle opere di fondazione e delle trincee sottofalda.

17) Cantieri - Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di: - percorsi impegnati; - tipo di mezzi; - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito; - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati; - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano specificate, se del caso, le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

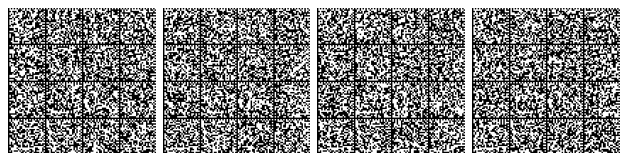
18) Dettagliare la qualità e quantità delle emissioni, degli scarichi e delle acque di prima pioggia in fase di cantierizzazione e le misure per renderle conformi alle disposizioni previste dalla normativa D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

19) In sede di progetto esecutivo, documentare criteri e modalità di gestione per le acque reflue, il fabbisogno di energia elettrica, la produzione di rifiuti, la protezione del suolo nelle aree di cantiere.

20) Prevedere un approfondimento delle analisi paesaggistiche di progetto, contemplando possibili miglioramenti atti a rendere sostenibili le opere ricadenti in vicinanza di siti tutelati quali, ma non esaustivamente, quelli interessati dal tracciato TRM10 nel Comune di Vedano al Lambro, e studiando, in accordo con gli Enti istituzionali di tutela (Comuni e Provincia) le possibili alternative progettuali e le opere di mitigazione paesistico ambientali necessarie.

21) Il progetto esecutivo dovrà contenere proposte di ottimizzazione del reticolo trasportistico secondario (raccordi, bretelle, ecc...) atte a realizzare l'obiettivo di minimizzare sia la frammentazione delle aree private che l'occupazione di suolo pubblico, in particolare sul comparto delle aziende agricole e/o con coltivazioni di pregio, nonchè del reticolo idrografico minore.

22) Verificare le interferenze del tracciato delle opere connesse e della viabilità secondaria con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità, con particolare riguardo alle aree dedicate a coltivazioni di pregio, mantenendone al meglio l'accessibilità ai fondi durante le fasi di cantiere.

23) In relazione all'attraversamento di aree anche antropizzate ma connotate dalla presenza di numerosi elementi di elevato valore paesaggistico e storico-culturale, si ritiene opportuno che il progetto esecutivo preveda un approfondimento della

tipologia e qualità delle mitigazioni previste, con un studio approfondito sulla possibilità di migliorare l'impatto sul reticolo sia pedonale che idraulico ed ecologico locale, con una ottimizzazione del progetto di mitigazioni e compensazioni finalizzata al miglioramento della fruibilità del bene (percorsi ricreativi e culturali, opere ciclabili e opere di ripristino delle connessioni interpoderali). Il tutto in accordo con gli Enti territoriali competenti.

24) In relazione allo Svincolo di collegamento Tratta B2 - Tratta C, in Comune di Cesano Maderno e Comune di Bovisio Masciago, approfondire la funzionalità dei tracciati delle tratte di svincolo e di collegamento alla viabilità secondaria, alla luce delle opere in progetto o in corso di realizzazione sulla viabilità esistente, con l'intento di minimizzare l'occupazione di suolo pubblico e semplificare i percorsi e controllare i flussi di traffico in accesso sull'asse esistente dell'autostrada Milano - Meda.

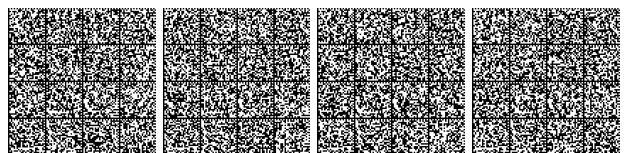
25) In relazione al tratto di autostrada in prossimità del complesso del Santuario della Madonna della Misericordia a Vedano al Lambro si chiede di studiare una soluzione tale da non interferire con le valenze storico-architettoniche del complesso, valutando anche un'eventuale correzione di tracciato.

26) Per quanto attiene gli attraversamenti dei corsi d'acqua e le opere di integrazione con il sistema fluviale (nel caso di affiancamento della sede stradale con quella ferroviaria) dovrà essere studiata una soluzione tale da valutare la qualità architettonica e la complessiva compatibilità del sistema delle opere relative ad ambedue i percorsi infrastrutturali (stradale e ferroviario) attraverso una specifica elaborazione progettuale volta ad armonizzare le soluzioni architettoniche degli attraversamenti, raccordandoli sia sotto il profilo dimensionale degli impalcati, sia nel posizionamento dei piloni, sia nella soluzione formale. Gli elaborali, riferiti anche ai tratti di attraversamento non coincidenti con la linea ferroviaria, dovranno essere corredati da uno studio analitico delle sistemazioni spondali e del contesto paesaggistico. Tali elaborati progettuali dovranno essere sottoposti alla valutazione della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea e delle Soprintendenze territoriali.

27) L'attraversamento del fiume Olona deve prevedere, come mitigazione del viadotto autostradale, una fascia boscata con caratteristiche simili a quella attualmente esistente nell'area oggetto di attraversamento.

28) Dovrà ridursi l'impatto dello svincolo di Vimercate rispetto alla fascia fluviale del torrente Molgora, riducendo gli attraversamenti del fiume dai tre viadotti previsti a uno e prevedendo un incremento delle superfici da destinare a verde in corrispondenza dell'ambito fluviale.

29) Si dovrà verificare che l'inserimento ambientale del viadotto di attraversamento dei fiume Adda sia eseguito in modo tale che il profilo dei viadotto sia mascherato dal profilo delle alberature esistenti al fine di assicurare la completa realizzazione dell'intervento di mitigazione a bosco previsto nel progetto definitivo.

30) In fase di progettazione esecutiva dovranno essere sviluppate soluzioni che migliorino l'inserimento paesaggistico delle gallerie artificiali fuori terra.

31) In relazione alla complessità di molti svincoli, a volte a tre livelli in cui si passa da situazioni in trincea a situazioni in rilevato, risulta necessario in fase di progettazione esecutiva prevedere dei riporti di terreno per migliorare la conformazione delle scarpate, evitando la creazione di scarpate ripide e poco mitigabili.

32) Si dovranno aumentare le mitigazioni all'interno delle aree intercluse privilegiando, ove possibile, l'impianto di specie arboree autoctone.

33) Si dovrà intervenire con opere di mitigazione a verde nelle aree lasciate libere dalla rilocalizzazione di viabilità esistente (ad esempio svincolo di Desio).

34) Per le vasche di laminazione si dovrà prevedere un migliore inserimento nel contesto territoriale, privilegiando la creazione di vasche di fitodepurazione, oppure ricreando ambienti di maggiore valenza naturalistica, attraverso rimodellamenti delle vasche stesse e rimboschimento delle scarpate e delle aree limitrofe con fasce erborate.

35) Si raccomanda l'inserimento di elementi di "Landmark" in corrispondenza di punti particolari dei tracciato (svincoli, aree di servizio) attraverso specifici progetti di architettura del paesaggio.

36) Si dovranno definire, nel progetto esecutivo, i dettagli paesistici del progetto di mitigazione e compensazione ambientale previsto intorno alle aree di servizio.

37) Al fine di assicurare unitarietà visiva al percorso, si dovrà approfondire mediante un progetto l'inserimento paesaggistico dei tracciato autostradale, attraverso una migliore applicazione dei modelli tipologici delle mitigazioni a verde previsti lungo le scarpate, soprattutto nei tratti in trincea.

38) Tratta A - Ai fini di salvaguardare gli interessi demaniali del Ministero della Difesa all'interno del perimetro della Caserma "Ugo Mara" di Solbiate Olona, più precisamente l'area dalla progressiva km 1+075 alla progressiva km 1+350, particella 1541 e parte della particella 1029 del Foglio 9 del Comune di Fagnano Olona, area sulla quale il Ministero della Difesa sta realizzando il "Villaggio Monterosa" per le esigenze delle famiglie del personale militare di stanza nella citata Caserma, rettificare il tracciato dell'autostrada in maniera tale da non interessare l'area demaniale in questione, mantenendo altresì una fascia di rispetto a partire dal confine dell'area demaniale come previsto dal codice della strada (D. Lgs. n. 285/1992). Il Soggetto Aggiudicatore ha formulato ipotesi alternative che sono attualmente al vaglio dell'Autorità competente per verificare la possibilità di: 1) realizzare una paratia di pali in carreggiata sud, in luogo della scarpata prevista in progetto, nel tratto compreso tra la sez. 52 e la sez. 65; 2) in subordine, allungare la galleria artificiale "Venegoni" nel tratto compreso tra le sez. 52 e 56 e realizzare una paratia di pali in carreggiata sud, in luogo della scarpata prevista in progetto, nel tratto compreso tra la sez. 56 e la sez. 65. Il costo stimato in questa sede è relativo alla più gravosa delle due alternative.

39) Tangenziale di Varese lotto 1 - Svincolo di Gazzada: lo svincolo di Gazzada costituirà parte integrante della realizzazione del lotto 1 della Tangenziale di Varese nella localizzazione riportata nell'allegato grafico alla nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300.

40) Tangenziale di Varese lotto 1 - Svincolo di Gazzada: a livello di progetto esecutivo si valuti la possibilità di dedicare le corsie esterne a raccordare la viabilità locale (a nord e a sud) e, conseguentemente, si valuti di soprassedere alla realizzazione delle corsie esterne di marcia lenta proponendo invece, per le connessioni SP 1 – SP 57 per i veicoli lenti e l'utenza debole, un collegamento a carattere urbano, seppur riqualificato nei punti necessari, tra la rotatoria per Via Morazzone della SP 57 e un'intersezione a raso tra la SP 1 e la via Montello (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

41) Tangenziale di Como lotto 1 - Villaguardia: l'andamento planoaltimetrico della variante di Villaguardia (TR CO 03) dovrà essere tale da permetterne un ampliamento a due corsie per senso di marcia (categoria A2 regionale) per poter essere integrato con la programmata autostrada regionale Varese - Como - Lecco.

42) Opera connessa TRCO 04 (Oltrecolle Canturina): si prescrive la realizzazione dello svincolo terminale di attestazione su via Canturina (Como) a due livelli raccomandandosi altresì di ricercare soluzioni che permettano di salvaguardare il più possibile le attività produttive al momento interessate.

43) Svincolo Grandate: dovrà essere garantito il coordinamento tra APL/CAL e ASPI/ANAS dei progetti esecutivi e dei dettagli tecnico attuativi tra il progetto dell'autostrada Pedemontana e il progetto di ampliamento a 3 corsie della A9 in capo ad ASPI.

44) Tratta A - TRVA 14 Variante nord alla Varesina: dalla rotatoria in corrispondenza della Via Monte San Michele (posta in Comune di Tradate) alla prossimità della rotatoria di intersezione con via Garibaldi (posta in Comune di Locate Varesino) il tracciato dell'opera connessa dovrà essere realizzato ad ovest del Fontanile.

45) Svincolo Saronno sud/Uboldo: lo svincolo deve essere stralciato dal progetto della Pedemontana poiché il nuovo svincolo di Saronno sulla A9 è stato approvato nell'ambito del progetto definitivo dell'ampliamento alla 3^ corsia della A9 in capo ad ASPI con decreto del Presidente della Repubblica del 13 ottobre 2008 pubblicato il 16 gennaio 2009 dalla Presidenza dei Consiglio dei Ministri. Pertanto l'opera connessa TRVA 13 (variante sud alla Varesina) da realizzarsi da parte del concessionario avrà come limite di intervento la rotatoria sita in Comune di Uboldo, in prossimità dell'area industriale del Comune, all'intersezione con lo via Pascoli.

46) Tratta B1 - Bregnano: verificare la possibilità di un leggero spanciamento più a sud del tracciato autostradale, nelle aree interessate già da procedura espropriativa di progetto, nel tratto tra l'asilo nido aziendale di Bregnano e l'intersezione con la variante alla SP 31 / SP 133 (TRCO11) preservando altresì l'espansione industriale. Contestualmente si dovrà valutare il ridisegno delle vasche di accumulo e smaltimento per un miglior inserimento ambientale e territoriale delle stesse finalizzato altresì alla non compromissione delle aree già destinate ad espansione industriale dallo strumento urbanistico vigente del Comune di Bregnano. Ipotesi alternative di localizzazione delle vasche potranno essere valutate, qualora tecnicamente funzionali, se rese disponibili dal Comune di Bregnano previ specifici accordi con lo stesso.

47) Svincolo Lomazzo: dovrà essere garantito il coordinamento tra APL/CAL e ASPI/ANAS dei progetti esecutivi e dei dettagli tecnico attuativi tra il progetto della autostrada Pedemontana e il progetto di ampliamento a 3 corsie della A9 in capo ad ASPI.

48) Attraversamento del torrente Lura: si chiede un'attenta progettazione architettonica dei ponte sul torrente Lura.

49) TRCO11: relativamente al tracciato della variante alla SP 31 (TRCO11) tra i Comuni di Cermenate e Bregnano si rimarca l'esigenza di prevedere interventi di deframmentazione (in ambito PLIS del Lura) anche attraverso la realizzazione di un sovrappasso verde e sottopassi ecologici in parallelismo al lato ovest della variante stessa volti a connettere gli ambiti ivi esistenti.

50) Ceriano Laghetto: la rotatoria terminale della TRCO 11 su via Giuseppe Mazzini (la strada di collegamento tra Ceriano Laghetto e Saronno) non dovrà essere realizzata da APL qualora siano già stati avviati i lavori da parte di FNM.

51) Tratta B2: la riduzione dei costi di realizzazione della tratta B2 prevista dal progetto definitivo rispetto a quanto stimato nell'ambito del progetto preliminare dovrà confluire nell'ambito del conto economico della tratta quale costo per misure compensative. Tali risorse economiche dovranno essere destinate ad opere o iniziative che interessino i Comuni di Seveso, Meda, Lentate sul Seveso, Cesano Maderno e Barlassina secondo una parametrazione che verrà concordata fra i Comuni medesimi e la Regione Lombardia, da presentarsi al Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, e che riguardino: opere e interventi per la qualità ambientale, politiche di governo del traffico e opere e interventi per la mobilità ivi inclusi l'abbassamento del piano del ferro delle linee FNM Milano-Asso e Seveso - Camnago (per garantire una maggior permeabilità viaria e un'adeguata accessibilità al sistema autostradale) e opere/centri di interscambio per la mobilità sostenibile e ciclopedonale.

52) Stazione di servizio di Desio: si prescrive di ridurre del 30% l'area di sosta dei veicoli destinandola a verde.

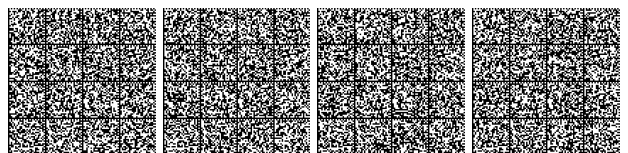
53) Usmate Velate: si dovrà realizzare la rotatoria relativa all'opera connessa di circonvallazione a Cascina Corrada come previsto dal dossier preprogettuale esaminato dal Collegio di Vigilanza nella seduta dell'11 luglio 2008.

54) Tratta D - Provincia di Milano - Mezzago: si prescrive di valutare nel progetto esecutivo la fattibilità di risolvere l'interferenza con la SP 233 attraverso un sottopasso stradale posto più a ovest come proposto dal Comune di Mezzago con D.G.C. del 13.05.2009, n. 56.

55) Cornate d'Adda: deve essere realizzata la rotatoria lungo via S. Luigi in Cornate d'Adda per il collegamento con la nuova bretella di progetto.

56) Provincia di Bergamo - Asse principale IPB: a livello di progettazione esecutiva si chiede di verificare la possibilità di salvaguardare la prosecuzione del tracciato autostradale di Pedemontana, che si chiude con lo svincolo di Osio Sotto, con la connessione di un asse autostradale a sud (autostrada regionale interconnessione Pedemontana BreBeMi) valutando la realizzazione di: piazzale di stazione della barriera di Osio Sotto in semi-trincea; abolizione della rotatoria sulla SP 184 immediatamente a sud della barriera; sottopasso della SP 184 con manufatto già sufficiente ad ospitare una piattaforma di categoria 8 (D.G.R. n. 8/3219 del 2006); raccordo a sud della SP 184 con calibro della piattaforma di categoria C 1 (D.G.R. n. 8/3219 del 2006) e asse già compatibile con calibro di categoria B; rotatoria a raso sulla SP 184, in prossimità e in sostituzione dello svincolo a trombetta tra la SP 184 e via Vespucci (Comune di Osio Sotto). Nel caso, la necessità di uno spostamento leggermente più a est della rotatoria di attestazione sulla SP 184.

57) Opera connessa TRBG 03 "Dorsale dell'Isola": il progetto esecutivo di Pedemontana dovrà integralmente recepire, relativamente allo svincolo di interconnessione, i contenuti del progetto preliminare del Collegamento Calusco d'Adda - Terno d'Isola approvato dal CIPE con delibera n. 126/2006 ai sensi e per gli effetti della legge obiettivo.

58) Concordemente a quanto stabilito nella convenzione sottoscritta tra CAL S.p.A. e APL S.p.A. in data 1/08/2007 e nelle more del reperimento dei fondi necessari per la realizzazione dei secondi lotti delle Tangenziali di Varese e di Como, i primi lotti delle medesime tangenziali saranno esentati dal pedaggio in via prioritaria rispetto ad altri miglioramenti qualora, nelle fasi successive della procedura e prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada, si verificassero eventi in grado di consentire una ottimizzazione dei costi finanziari rispetto a quanto previsto nel piano economico finanziario, pur nel rispetto delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario stesso. Eventuali ulteriori agevolazioni tariffarie relative a particolari situazioni territoriali (come nel caso dell'ampliamento della ex SS. 35 Milano - Meda che diventerà la tratta autostradale B2) dovranno essere condivise nell'ambito dei Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano lombardo, nel rispetto delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario.

59) La definizione puntuale della nomenclatura e intitolazione di viadotti, ponti, gallerie, ecc. nonché la denominazione di caselli, svincoli, aree di sosta e di servizio, dovrà essere concordata, a livello di progettazione esecutiva, tra CAL, APL e Regione Lombardia.

60) Vasche di laminazione: si prescrive di ricercare un miglior inserimento territoriale attraverso la riconfigurazione e/o rilocalizzazione delle vasche di laminazione compatibilmente con la contestualizzazione ambientale e con il panorama espropriativo previsto nel progetto definitivo.

61) La viabilità provinciale e comunale realizzata rimarrà in carico rispettivamente alle Province e ai Comuni. Per le opere interferite dall'asse autostradale, la manutenzione ordinaria e straordinaria dei piani viabili e della segnaletica rimarrà in carico rispettivamente alle Province e ai Comuni; la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di sicurezza (parapetti, barriere guardrail, reti, ecc.), degli appoggi, dei giunti, delle impermeabilizzazioni, delle strutture (pile, spalle, impalcati da ponte, muri andatori o di continuità ecc.), impiantistica elettrica (illuminazione, pompaggi, semaforica ecc.) invece sarà a totale carico del concessionario del collegamento autostradale. Per quanto riguarda le opere integrate della Gronda ferroviaria Seregno - Bergamo (tratto in affiancamento) tali spese dovranno essere ripartite paritariamente con RFI.

62) Le opere di compensazione ambientale saranno trasferite agli Enti, previ accordi e/o convenzioni che il concessionario stipulerà con gli Enti stessi. Tali accordi e/o convenzioni dovranno essere stipulati prima della realizzazione delle opere di compensazione stesse. La gestione degli interventi e opere di mitigazione ambientale sarà invece in capo al concessionario.

63) Per quanto riguarda l'attuazione delle misure compensative, dove si rileva la disponibilità da parte degli Enti locali ad attuare le misure compensative previste nel progetto definitivo, i rapporti tra concedente/concessionario e l'Ente che realizzerà la misura compensativa dovranno essere regolati tramite una convenzione da stipularsi a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, la quale dovrà regolamentare modi e tempi di progettazione puntuale e attuazione delle opere.

64) Eventuali modifiche di tracciato della Greenway potranno essere concordate tra concessionario/concedente ed Enti locali coinvolti. La proprietà della Greenway, una volta realizzata dal concessionario, sarà trasferita agli Enti locali, prioritariamente sovra comunali, che ne effettueranno poi la gestione.

65) Per verificare la corretta esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale, con particolare riferimento alla gestione di specifiche criticità, alle modalità di trattamento dei risultati del monitoraggio e alla divulgazione delle informazioni ambientali (audit pubblico) nonché per la risoluzione delle questioni puntuali richiamate nel presente parere, si prescrive l'istituzione, nell'ambito del vigente "Accordo di Programma per la realizzazione del Sistema viabilistico Pedemontano Lombardo", di un Tavolo/Osservatorio ambientale, che si avvalga del supporto tecnico di ARPA, a cui affidare, a condizioni da definirsi e

concordarsi, l'azione di audit pubblico nei confronti del soggetto incaricato dell'esecuzione del Piano di Monitoraggio Ambientale. Gli oneri per l'esecuzione dei rilievi, per la rendicontazione degli stessi, nonché per la suddetta attività di audit saranno a carico del concessionario. Gli esiti del monitoraggio dovranno poi essere accessibili, concordando la modalità di gestione dei flussi informativi. Il concessionario dovrà comunque farsi carico delle eventuali azioni mitigative nel caso in cui i risultati del monitoraggio evidenziassero situazioni di criticità o di superamento delle soglie fissate, indicando altresì i tempi di attuazione delle misure mitigative e/o correttive.

66) Nelle varie situazioni di carattere locale, dovranno essere individuate soluzioni che garantiscano l'accesso ai fabbricati e alle proprietà.

67) Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti generali: i manufatti di scavalco e tutte le opere in aree adiacenti le linee ferroviarie dovranno essere realizzati con dimensioni tali da non precludere la possibilità di futuro potenziamento delle linee interessate.

68) E' necessario siano concordati con le Aziende ferroviarie le modalità e le fasi di realizzazione dei manufatti al fine di assicurare il minimo impatto sull'esercizio dei servizi ferroviari. Eventuali inevitabili interruzioni dei traffico ferroviario dovranno essere preventivamente concordate con Regione Lombardia.

69) Nell'ambito della redazione del progetto esecutivo è necessario sviluppare ed adottare, in accordo con i gestori delle reti ferroviarie, tutti gli accorgimenti tecnici e costruttivi necessari a ridurre i rischi conseguenti l'affiancamento e/o l'intersezione tra la sede stradale e ferroviaria sia in fase di costruzione che di esercizio.

70) Occorre che venga posta la massima attenzione al raccordo con le Aziende ferroviarie per non precludere la realizzabilità dei progetti e per l'ottimizzazione delle opere anche in considerazione degli aspetti territoriali in un'area fortemente antropizzata.

71) E' necessario che le soluzioni tipologiche per le interferenze della Greenway con la rete ferroviaria siano verificate nell'ambito del progetto esecutivo sulla base delle specifiche tecniche dei gestori delle reti.

72) Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea FN Saronno - Como, Comune di Grandate: al fine di non ridurre le condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, si prescrive che la soluzione per la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviaria garantisca anche l'eliminazione del passaggio a livello con le modalità che saranno concordate con Regione Lombardia, FN e le amministrazioni interessate.

73) Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Galleria Monte Olimpino, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: è necessario che gli interventi stradali siano realizzati adottando tutte le misure idonee ad assicurare la stabilità della galleria sia in fase costruttiva che nel lungo termine.

74) Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Chiasso - Seregno - Monza, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: il posizionamento delle pile dei due viadotti deve essere tale da non precludere il futuro potenziamento della linea ferroviaria sottostante.

75) Intersezione: tangenziale di Como 1° lotto, linea RFI Albate - Molteno, Comune di Como conf. Casnate con Bernate: in considerazione dello sfalsamento delle pile dei viadotti e dell'inclinazione dei tracciati stradale e ferroviario, è necessario che la geometria delle pile e delle spalle sia tale da non precludere il futuro potenziamento della linea ferroviaria sottostante.

76) Affiancamento: opera connessa TRCO04, linea FN Saronno - Como, Comune di Como: deve essere garantito l'accesso alla sottostazione elettrica di Camerlata; il limite di intervento e le eventuali modifiche all'interno dell'area dell'impianto dovranno essere concordate con FN, garantendo la piena funzionalità dell'impianto ai fini dell'esercizio ferroviario.

77) Si chiede di valutare, di concerto con l'amministrazione comunale, Regione Lombardia e FN, la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale con funzione di elemento complementare alla viabilità sopra citata per l'eliminazione dell'esistente passaggio a livello di via Scalabrini.

78) Intersezione: tratta B1, linea FN Saronno - Como, Comune di Lomazzo: l'opera si configura come opera sostitutiva all'attraversamento ferroviario, si chiede di valutare in fase di progettazione esecutiva con l'amministrazione comunale competente, Regione Lombardia e FN, la definizione in dettaglio dell'intervento al fine di pervenire alla chiusura del passaggio a livello.

79) Intersezione: viabilità locale, linea FN Seveso - Asso, Comune di Meda (via Seveso - Cadorna): i manufatti previsti delineano un tracciato viabilistico sostitutivo del passaggio a livello esistente; si prescrive che, in fase di progettazione esecutiva, le caratteristiche di dettaglio dell'attraversamento siano concordate con l'amministrazione comunale competente, Regione Lombardia e FN, al fine di pervenire alla chiusura del passaggio a livello.

80) Intersezione: viabilità locale, linea FN Seveso - Asso, Comune di Meda (via Trieste): il previsto sottopasso realizza un intervento sostitutivo dell'esistente passaggio a livello; si prescrive che, in fase di progettazione esecutiva, le caratteristiche di dettaglio dell'attraversamento siano concordate con l'amministrazione comunale competente, Regione Lombardia e FN, al fine di garantire la chiusura del passaggio a livello.

81) Intersezione: tratta C, linea RFI Chiasso - Seregno - Monza, Comune di Desio - Seregno: in questo punto il tracciato autostradale sottopassa in galleria artificiale due strade comunali e la sede ferroviaria; immediatamente a nord, a ridosso della galleria artificiale si trova il passaggio a livello della strada comunale S. Giuseppe. Data la stretta vicinanza degli elementi sopra descritti si prescrive che nella soluzione per la risoluzione delle interferenze stradali e ferroviaria si valuti il non ripristino del passaggio a livello in funzione degli itinerari alternativi che si creano con la nuova viabilità che verrà realizzata.

82) Intersezione: tratta C, linea RFI Monza - Molteno - Lecco, Comune di Biassono: il progetto autostradale comprende la progettazione di una variante altimetrica della linea ferroviaria nel tratto tra le stazioni di Macherio - Canonica e Biassono - Lesmo per la quale si prevede un innalzamento; si prescrive di rivedere la soluzione confrontandosi con RFI e adottando tutte le modalità per ridurre al minimo il periodo di interruzione del servizio (i cui costi relativi ai servizi di trasporto sostitutivi nonché alle spese connesse e correlate dovranno comunque essere in capo ad Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.), anche potendosi prevedere varianti planoaltimetriche del tracciato ferroviario sia quale soluzione finale sia quale soluzione temporanea per la continuità del servizio.

83) Intersezione: tratta C, linea RFI Monza - Molteno - Lecco, Comune di Vimercate - Usmate Velate: lo sviluppo del progetto esecutivo e le fasi di realizzazione dei cinque sottopassi situati lungo il lato ovest dello svincolo dovranno essere confrontati con RFI con l'obiettivo di rendere minimo l'impatto sull'esercizio ferroviario.

84) Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti relativi ad elementi puntuali - Progetti di linee ferroviarie - Affiancamento: tratta B2, linea RFI Chiasso - Seregno - Monza, Comune di Meda: è necessario che sia garantita la realizzabilità del potenziamento ferroviario.

85) Intersezione: tratta C, linea RFI Chiasso - Seregno - Monza, Comune di Desio - Seregno: è necessario che sia garantita la realizzabilità del potenziamento ferroviario. In relazione al tratto tra Seregno e Desio, è necessario il raccordo con RFI in ordine alle prescrizioni formulate dalla Regione Lombardia sul progetto preliminare.

86) Affiancamento: tratta C, linea RFI Seregno - Carnate, Comune di Lesmo - Arcore: si prescrive che sia condivisa con RFI una soluzione per le aree intercluse nei due tratti precedente e successivo la galleria artificiale "Arcore 0" in cui si tenga conto del tema della sicurezza per la realizzazione e l'esercizio delle due infrastrutture.

87) Affiancamento: tratta D, linea RFI Gronda Est Seregno - Bergamo, Comuni vari: l'andamento plano altimetrico dei tracciati, in particolare modo nei tratti in cui l'affiancamento tra le due infrastrutture è ulteriormente ridotto rispetto al progetto preliminare, richiede che, in fase esecutiva, il progetto sia integrato con la definizione di soluzioni confrontate con RFI in merito ai temi di sicurezza e di sistemazione delle aree interposte o intercluse.

88) Affiancamento: tratta D, linea RFI Gronda Est Seregno - Bergamo, Comuni vari: la sistemazione dell'area della cava dismessa in prossimità del ponte è prevista mediante la realizzazione di un rilevato di notevoli dimensioni su cui insistono entrambe le infrastrutture: questo elemento richiede particolare attenzione in fase realizzativa per la garanzia della continuità dell'esercizio ferroviario anche nel lungo termine. Si chiede una approfondita valutazione, da effettuarsi congiuntamente con RFI, della stabilità del rilevato, con riferimento a quanto riguarda il rischio di cedimenti che potrebbero avere riflessi sull'esercizio

ferroviario anche a lungo termine, e la conseguente adozione di tutti gli accorgimenti ritenuti necessari.

89) Relazioni con linee ferroviarie - Aspetti puntuali - Altri elementi - Intersezione: opera connessa TRCO04, linee FN Saronno - Como e RFI Milano - Como - Chiasso, Comune di Como: il tratto terminale dell'opera connessa è ubicato nella zona di massima vicinanza tra le linee ferroviarie; di conseguenza, in quest'area sono state studiate alcune ipotesi per la realizzazione di un nodo di interscambio Comune alle due linee. Occorre attuare una valutazione di compatibilità tra le opere, la cui geometria dovrà essere tale da non compromettere eventuali sviluppi progettuali futuri; a tal fine dovrà prevedersi una più ampia luce per il manufatto di scavalco della linea RFI verificandosi di traslare più ad est la bretella stradale in corrispondenza dell'area libera da abitazioni.

90) Intersezione: tratta B2, linea FN Saronno - Seregno, Comune di Cesano Maderno - Seveso: è necessario coordinare le varie fasi operative dell'intervento stradale e della riqualificazione della linea ferroviaria, comprendente il rinnovamento dell'armamento e l'adeguamento dell'impiantistica, al fine di evitare possibili interferenze a causa della contemporaneità delle attività di realizzazione delle opere.

91) Progetti di linee metrotranviarie - Intersezione: tratta C, metrotranvia Milano Parco Nord - Desio - Seregno, Comune di Desio: a) durante lo sviluppo del progetto esecutivo dovrà essere predisposto apposito elaborato che identifichi il coordinamento delle fasi di cantiere tra le due infrastrutture, ricercando le indispensabili coerenze tra i rispettivi cronoprogrammi realizzativi; b) l'elaborato, sia per l'autostrada che per la metrotramvia, dovrà abbinare alle specifiche attività di lavoro i relativi tempi d'esecuzione in modo tale da perseguire, ove possibile, la realizzazione del manufatto scatolare autostradale prima della realizzazione della metrotranvia; c) si prescrive che sia nella fase di redazione del progetto esecutivo, sia durante le fasi di organizzazione dei cantieri e di realizzazione della metrotranvia, il soggetto attuatore garantisca una stretta collaborazione con la Provincia di Milano al fine di evitare rischi di incompatibilità delle due infrastrutture.

92) Paesaggio - In relazione alle dimensioni territoriali degli interventi di compensazione e mitigazione si raccomanda di perseguire una modalità di gestione il più possibile unitaria al fine massimizzarne l'efficacia.

93) Relativamente alle opere a verde di inserimento paesistico-ambientale (mitigazioni) dovranno migliorarsi gli interventi previsti nella tratta da Cassano Magnago a Lomazzo uniformandoli a quelli previsti nelle altre tratte.

94) Relativamente alle opere connesse dovrà valutarsi la fattibilità di un incremento delle superfici da destinare e verde, preferendo la costituzione di macchie boscate in luogo di fasce lineari, soprattutto in prossimità di ambiti fluviali e delle aree urbanizzate.

95) Lo studio del comparto agricolo dovrà essere integrato con il censimento e le analisi relative alle varianti di tracciato assoggettate a VIA.

96) Dovranno essere effettuate specifiche valutazioni qualitative e quantitative atte a determinare il ristoro delle sofferenze indotte alle aziende agricole intercettate dalla realizzazione dell'opera. L'attuazione delle opere e misure compensative previste per il comparto agricolo dovrà essere affrontata all'interno di un tavolo di concertazione anche con le organizzazioni professionali di categoria.

97) Dovrà essere verificata l'effettiva efficienza dei percorsi previsti a ricucitura della viabilità poderale in virtù anche delle possibili ricomposizioni fondiarie.

98) Si raccomanda l'ottemperanza alle norme relative alla definizione degli interventi compensativi legati alla distruzione del bosco (art. 4 del D. Lgs. n. 227/2001, art. 43 della L. R. n. 31/2008 e D.G.R. n. 675/2005 e s.m.i.).

99) Tutte le opere dovranno essere oggetto d'apposita convenzione o atto concessorio da stipulare con i Consorzi di bonifica e irrigazione competenti per territorio. Dovrà essere previsto il mantenimento della continuità idrica durante le lavorazioni in particolar modo nella stagione irrigua.

100) Dovrà essere valutata in sede di attività espropriativa la possibilità di operare, anche con il supporto delle associazioni professionali di categoria, la ricomposizione fondiaria.

101) Idrogeologia e idraulica - A livello di progetto esecutivo dovrà verificarsi l'interferenza del tracciato rispetto alle fasce di tutela assoluta dei pozzi con particolare riferimento ai 3 pozzi denominati "Fontanino 1 ", "Fontanino 2" e "Fontanino 3" – ad uso idropotabile – in Comune di Villaguardia.

102) Il Piano di monitoraggio ambientale dovrà consentire di valutare durante le diverse fasi di attività (ante operam, corso d'opera, post operam) la non compromissione del raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale fissati per i corpi idrici significativi (sia superficiali che sotterranei) dal Piano di Tutela e Uso delle Acque (PTUA) della Regione Lombardia (approvato con DGR n. 2244 del 29 marzo 2006), nonché nel rispetto delle Direttive 2006/118/CE e 2000/60/CE e nelle more dell'approvazione del Piano di Gestione ai sensi dell'art. 117 del D.Lgs. n. 152/2006.

103) Per quanto riguarda gli scarichi di acque reflue e di acque di prima pioggia originati dai cantieri, si rammenta che tali scarichi dovranno essere conformi alle disposizioni di legge nazionali e regionali vigenti in materia (D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., R.R. n. 3 del 24 marzo 2006 "Disciplina e regime autorizzatorio degli scarichi di acque reflue domestiche e di reti fognarie, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della L.R. 12 dicembre 2003, n. 26" e R.R. n. 4 del 24 marzo 2006 "Disciplina dello smaltimento delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, in attuazione dell'articolo 52, comma 1, lettera a) della L.R. 12 dicembre 2003, n. 26").

104) In fase di esecuzione delle opere dovranno essere messe in atto tutte le misure necessarie alla messa in sicurezza delle zone di salvaguardia delle captazioni idropotabili interferite dall'infrastruttura come previsto dalla normativa vigente in materia (art. 94, D.Lgs. n. 152/2006).

105) Le opere relative alla realizzazione della Tangenziale di Varese - 1° Lotto dovranno essere realizzate in modo tale da non generare conflitto con il collettore intercomunale "Varese - Lozza". Dovranno pertanto essere attivati i contatti necessari con la Società per la Tutela Ambientale del bacino del fiume Olona in Provincia di Varese S.p.A., in quanto stazione appaltante e ditta esecutrice dei lavori, in modo da accordarsi sulle modalità di gestione della suddetta interferenza.

106) Fatto salvo quanto previsto dall'art. 96 del R.D. n. 523/1904 in merito alle opere vietate in modo assoluto, la realizzazione di ogni singola opera/manufatto, manufatto di mitigazione, opera provvisionale ed opera provvisionale di cantiere che interferisce (ex R.D. n. 523/1904) con i corsi d'acqua di competenza, dovrà essere preventivamente regolarizzata amministrativamente per quanto riguarda l'utilizzo del demanio idrico mediante presentazione all'Ufficio Regionale competente di formale istanza di concessione idraulica corredata dagli elaborati tecnico/progettuali di livello esecutivo nonché, per le opere/manufatti di cui all'allegato C alla D.G.R. n. 7/7868/2002 e s.m.i., dovrà essere corrisposto il relativo canone demaniale da versare a Regione Lombardia. Tale prescrizione si applica anche ai corsi d'acqua per i quali AIPO esercita le funzioni di autorità idraulica competente.

107) Eventuali prelievi d'acqua da corpi idrici superficiali o da corpi idrici sotterranei, che si configurano come piccole derivazioni, dovranno essere realizzati secondo quanto previsto dall'art. 5 del Regolamento regionale n. 2/2006.

108) Nella Tratta D si prescrive l'adeguamento dimensionale in fase esecutiva di tutte le strutture scatolari idrauliche inserite nella deviazione del torrente Rio Cava in territorio del Comune di Sulbiate (MI) affinché sia garantito il franco idraulico di m 1,00 tra il pelo libero della portata centenaria e l'intradosso degli scatolari stessi, in ottemperanza alla direttiva n. 4 del 10/04/2006 dell'Autorità di Bacino fiume Po, art. 3.2.

109) Relativamente allo smaltimento delle acque di piattaforma, in fase esecutiva dovranno essere specificati i punti di scarico delle acque meteoriche e di prima pioggia nel rispetto dei requisiti di cui al Regolamento Regionale n. 4/2006 e nei limiti imposti dall'Allegato G delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela e Uso delle Acque della Regione Lombardia.

110) I valori delle portate da scaricarsi nei corsi d'acqua appartenenti al Reticolo Idrico principale della Regione Lombardia dovranno essere calcolati puntualmente al fine di verificare la portata massima sostenibile nella sezione più deficitaria. I volumi d'acqua eccedenti, tali da mettere in crisi il sistema, dovranno essere opportunamente volanizzati per tutta la durata temporale dell'onda di piena.

111) L'opera di compensazione ambientale denominata Greenway è stata valutata per i pareri di competenza solo nei tratti di adeguamento dell'esistente o di realizzazione di opere di attraversamento ex novo. Gli attraversamenti a servizio della Greenway del torrente Rio Cava a valle del Comune di Sulbiate (MI) e del torrente Rio Pissanegra in territorio del Comune di Mezzago (MI), entrambi

ricadenti nella Tratta D, dovranno essere adeguati in fase esecutiva in modo da garantire il franco idraulico di m 1,00 tra il pelo libero della portata centenaria e l'intradosso dello scatolare in ottemperanza alla direttiva n. 4 del 10/04/2006 dell'Autorità di Bacino fiume Po, art. 3.2.

112) Per il progetto esecutivo dell'attraversamento del torrente Fontanile, da parte dell'autostrada, per l'immissione dello scarico delle acque provenienti dalla piazzola idraulica n. 15 dovrà essere prodotta documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del recettore; in particolare: a) la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; b) il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici).

113) Per l'opera connessa TRVA14, km 13+900 il tratto in affiancamento al torrente Fontanile: a) fasce di rispetto: nel tratto compreso tra le sez. 3 e 4 occorre adeguare l'opera ai sensi di quanto risposto dall'art. 96, comma f), del R.D. n. 523/1904 e realizzare opere di protezione dall'erosione delle acque (rivestimento in massi ciclopici) con pendenza 2/3. b) scarichi nel torrente Fontanile: dovrà essere prodotta, con il progetto esecutivo, documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del recettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici).

114) Per il nastro autostradale e l'opera connessa TRVA13 (lungo l'asta del torrente Bozzente): a) scarichi nel torrente: dovrà essere prodotta, a livello di progetto esecutivo, documentazione idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del recettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici); b) tratto in affiancamento al torrente Bozzente (per la sola opera connessa TRVA13) sistemazione idraulica, TAV. 3: nei punti indicati in planimetria occorre che le opere di sistemazione e difesa dall'acqua siano dimensionate e realizzate in modo tale da non indurre potenziali fenomeni di erosione localizzata. Inoltre, in fase di rilascio di autorizzazione dovranno essere redatti elaborati di maggiore dettaglio, occorre adeguare l'opera ai sensi di quanto disposto dall'art. 96, comma f), del R.D. n. 523/1904; c) scarichi nel torrente: poiché nella Relazione (Pag. 61, ZONA 2-EFFETTO E.) viene evidenziato che le piene di progetto in alcuni tratti non risultano contenute in alveo, occorrerà che durante i periodi di piena del torrente non sussistano apporti d'acqua derivanti dalle opere in progetto; d) scarichi di acque esterne nel torrente Bozzente (per TRVA14, TRVA13 e nastro autostradale): dovrà essere prodotta

documentazione, a livello di progetto esecutivo, che illustri adeguatamente le modalità di scarico delle acque nel torrente Bozzente, la tipologia del manufatto in progetto e le sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto sul regolare deflusso delle acque del recettore; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (massi ciclopici).

115) Tangenziale di Varese 1° lotto - km 3+200, attraversamento torrente Selvagna: l'opera in attraversamento dovrà essere raccordata con l'esistente tronco fluviale mediante idonee opere di protezione dell'alveo e delle sponde (massi ciclopici).

116) Tangenziale di Varese 1° lotto - dal km 3+075 al km 3+200, dal km 3+500 al km 3+550, fiancheggiamento del torrente Selvagna: dovranno essere realizzate opere di protezione dall'erosione delle acque mediante la posa di massi ciclopici opportunamente dimensionati; in fase di rilascio di autorizzazione dovranno essere redatti elaborati di maggiore dettaglio.

117) Tangenziale di Varese 1° lotto - scarichi nel torrente Selvagna: dovrà essere prodotta documentazione, a livello di progetto esecutivo, idonea all'individuazione della modalità di scarico delle acque, della tipologia del manufatto in progetto e delle sue dimensioni, in modo da poterne verificare l'impatto col regolare deflusso delle acque del ricettore. Dovrà essere altresì prodotta documentazione, sempre a livello di progetto esecutivo, idonea alla verifica della capacità del corso idrico di ricevere i nuovi apporti; in particolare: la direzione del flusso dello scarico non dovrà ostacolare quella del corpo idrico; il fondo dell'alveo del torrente e le sponde interessate dagli scarichi dovranno essere protetti con opere appropriate (rivestimento in massi ciclopici).

118) Tangenziale di Como 1° lotto: a) raccordare l'alveo del vecchio percorso con la nuova regimazione mediante l'eliminazione della prima curva; b) realizzare una vasca di trattenuta materiale all'imbocco del tratto intubato; c) la pila P2 - viadotto - dovrà essere protetta mediante difese spondali in scogliera; d) prima dell'inizio lavori si dovrà provvedere ad inoltrare agli Enti competenti documentazione di dettaglio inerente a: conncessione demaniale per l'occupazione delle aree relative al vecchio alveo del torrente Seveso; traslazione alveo torrente Seveso; e) le nuove sponde arginali previste in progetto dovranno essere realizzate con scogliere a secco aventi una pendenza di 2/3.

119) Tratta D - torrente Zender (BG003) nel Comune di Filago (BG): si prescrive, per la nuova inalveazione, l'adozione di una nuova tipologia costruttiva con la posa di massi ciclopici a secco e con la pendenza degli argini 2 su 3.

120) Tratta D - torrente Buliga (BG004) nel Comune di Madone (BG): si prescrive il necessario rispetto del franco idraulico di 1,00 m tra l'intradosso del ponte e la quota max. di piena calcolata su un tempo di ritorno pari a T: 200 anni; le rampe di accesso alla rotatoria posta in sinistra orografica del torrente Buliga, inoltre, devono essere posizionate a una quota superiore al limite raggiunto dalla massima piena.

121) Le opere di mitigazione dovranno essere adeguate ai sensi di quanto disposto dall'art. 96, comma f) del R.D. n. 523/1904.

122) Rumore e vibrazioni - Per le Tratte B1, B2, C, D, Tangenziale di Como - 2° Lotto, Tangenziale di Varese - 2° Lotto dovrà verificarsi, a livello di progetto esecutivo, la non sussistenza di situazioni concorsuali con altre sorgenti di rumore tali da determinare, presso recettori nelle aree di sovrapposizione delle fasce di pertinenza, livelli di rumore complessivo superiori al massimo dei limiti delle singole infrastrutture, fermo restando l'obbligo del rispetto del limite specifico per il contributo di ciascuna infrastruttura. Si dovrà esplicitare chiaramente per quali edifici (e singoli recettori) siano previsti interventi diretti.

123) Si ritiene opportuno che vengono esplicitate, a livello di progetto esecutivo, le modalità con cui si è verificato il rispetto dei limiti previsti dai piani di classificazione acustica comunali al di fuori delle fasce di pertinenza, relativamente al contributo specifico dell'infrastruttura.

124) Relativamente all'attraversamento del Comune di Barlassina, a livello di progetto esecutivo, dovrà meglio esplicitarsi la relazione tra i recettori individuati nell'area di interesse e i livelli di rumore calcolati in facciata ai recettori negli scenari post operam senza e con mitigazioni, in modo da dare riscontro all'efficacia dell'intervento mitigativo.

125) Dovranno esplicitarsi, a livello di progetto esecutivo, le modalità di manutenzione previste per la pavimentazione fonoassorbente al fine di mantenerne nel tempo le prestazioni.

126) Dovranno eseguirsi, a livello di progetto esecutivo, le valutazioni sulla componente "vibrazioni", complete di dati quantitativi che forniscano, in particolare, indicazioni sulla distanza dal tracciato alla quale i livelli di vibrazioni possono essere ritenuti trascurabili. Tali indicazioni, integrate con il dato della distanza dei recettori dal tracciato dovranno essere tali da consentire di individuare eventuali situazioni potenzialmente critiche per il disturbo da vibrazioni.

127) Si dovrà adeguare, a livello di progetto esecutivo, dove non sia già presente, ai fini della leggibilità e fruibilità della documentazione, l'associazione dei dati tabellari e di quelli cartografici riferiti ai recettori mediante codice identificativo univoco del recettore da riportare nelle tabelle, contenenti i dati delle stime di rumore ai recettori, e nelle cartografie di individuazione dei recettori. Eventuali omissioni di individuazione di recettori o di restituzione modellistica presso di essi dovranno essere integrate fornendo i dati pertinenti.

128) Per i recettori cui fosse stato erroneamente attribuito un limite superiore a quello stabilito dal D.P.R. n. 142/2004, dovrà essere verificato al fine di garantire la conformità ai limiti di rumore, condizione inderogabile di legge, che il livello stimato post operam con mitigazioni sia entro i limiti di norma e, qualora non lo fosse, si dovranno adeguare di conseguenza le misure mitigative in modo da conseguire il rispetto, già in via previsionale, dei limiti di rumore. Per i casi specifici dovranno essere condotte opportune simulazioni dei livelli di rumore post

operam, con le mitigazioni adeguate, per valutare in via previsionale l'efficacia delle medesime.

129) Per tutti i recettori deve essere garantito il rispetto dei limiti di legge per il rumore, adeguando, ove necessario, le misure di mitigazione. Solo qualora non fosse possibile conseguire il rispetto dei limiti di rumore alla facciata previsti dal D.P.R. n. 142/2004, con mitigazioni alla sorgente o sul percorso di propagazione, si dovrà assicurare, in subordine, il rispetto dei limiti all'interno dell'ambiente abitativo previsti dal D.P.R. n. 142/2004, con gli eventuali interventi di fonoisolamento diretto al recettore, assicurando comunque adeguate condizioni di raffrescamento e ricambio dell'aria per non pregiudicare il benessere dei residenti.

130) I recettori presso i quali non si riuscisse a garantire il rispetto dei limiti in facciata del D.P.R. n. 142/2004 e si dovesse fare riferimento ai limiti in ambiente abitativo, a finestre chiuse, del decreto medesimo, dovranno essere oggetto di particolare attenzione nel monitoraggio acustico.

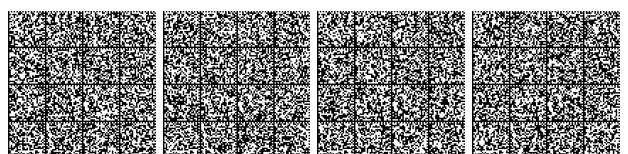
131) Si dovranno analizzare i casi specifici nei quali i livelli di rumore previsti post operam con mitigazioni risultino notevolmente incrementati rispetto a quelli ante operam e valutare in una logica costo-beneficio, di fattibilità tecnica, sostenibilità economica, trade-off con altre componenti ambientali, l'opportunità di misure mitigative di contenimento dell'incremento dei livelli di rumore tra ante e post operam. Le situazioni in cui i livelli di rumore post operam risultino, pur entro i limiti, notevolmente incrementati rispetto a quelli ante operam, dovranno essere oggetto di particolare attenzione nel monitoraggio post operam.

132) Dovrà essere garantito il rispetto dei limiti di rumore, oltre che presso tutti gli altri recettori, in particolare presso quelli che si trovano in prossimità degli imbocchi delle gallerie e che avrebbero beneficiato di un eventuale prolungamento delle gallerie; dovrà essere posta attenzione a tali recettori anche nel monitoraggio acustico post operam.

133) Dovranno essere effettuate apposite rilevazioni fonometriche post operam finalizzate alla verifica del rispetto dei limiti di rumore e della efficacia delle misure mitigative ed a consentire l'individuazione ed il dimensionamento delle eventuali ulteriori misure di mitigazione che fossero necessarie.

134) Nella scelta dei punti di monitoraggio post operam non dovranno essere trascurati i recettori presso i quali i limiti siano rispettati con margini molto contenuti.

135) Dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico in corso d'opera dell'attività di cantiere, con particolare riguardo alle attività particolarmente rumorose ed ai recettori particolarmente sensibili. Dovrà essere data adeguata informazione alla popolazione interessata circa lo svolgimento, collocazione temporale e durata prevista delle attività di cantiere con particolare riguardo a quelle maggiormente impattanti dal punto di vista acustico e delle vibrazioni.

136) Al termine del monitoraggio acustico post operam, che dovrà verificare in particolare il rispetto dei limiti di rumore, dovrà essere predisposta ed inviata ad

ARPA ed ai Comuni territorialmente interessati una relazione sull'esito del monitoraggio riportante i livelli di rumore rilevati, la valutazione circa la conformità ai limiti e l'indicazione degli eventuali ulteriori interventi di mitigazione che a seguito del monitoraggio risultassero necessari, nonché dei tempi della loro attuazione.

137) Il concessionario dovrà garantire la manutenzione delle opere di mitigazione acustica (non soltanto delle barriere ma anche degli altri interventi) provvedendo a sostituire le parti danneggiate o usurate con altre di prestazioni acustiche non inferiori in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'azione mitigante. L'asfalto fonoassorbente dovrà essere adeguatamente manutenuto e rinnovato in modo da garantire che le sue prestazioni acustiche perdurino nel tempo: va ritenuta cruciale la sua manutenzione in quei tratti nei quali, per quanto risulta dalle stime dei livelli di rumore post operam, l'abbattimento dei livelli di rumore ai recettori per effetto del contributo mitigativo dell'asfalto fonoassorbente risultasse essenziale per il conseguimento del rispetto dei limiti di rumore.

138) Dovrà essere attuato un monitoraggio delle vibrazioni in corrispondenza di quei recettori che si trovino a distanze dal tracciato, in relazione alla tipologia dello stesso ed alle caratteristiche del terreno che determinano la propagazione, che non consentano di affermare in sicurezza che i livelli di vibrazione saranno al di sotto della soglia di percezione. In corrispondenza dei tratti potenzialmente critici per la vicinanza a recettori e per la tipologia del tracciato dovrà essere garantita la manutenzione del manto stradale per evitare che irregolarità inneschino fenomeni vibratori avvertibili ai recettori.

139) Aree naturali protette - Dovranno condursi ulteriori approfondimenti di maggior dettaglio, a livello di progetto esecutivo, in merito all'attraversamento del Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda, in particolare in Comune di Meda, allo scopo di minimizzare la portata delle interferenze dell'infrastruttura viaria con il parco.

140) Per lo stesso Parco naturale regionale Bosco delle Querce di Seveso e Meda si chiede di approfondire a livello esecutivo il progetto relativo alle due rotatorie di via Vignazzola, tra i Comuni di Meda e Seveso, al fine di ricercare adeguate soluzioni per valorizzare il collegamento ciclo-pedonale tra i quartieri Baruccana/Meredo (Seveso), Meda Sud (Meda) e il Bosco delle Querce e permettere il collegamento ciclo-pedonale con il quartiere San Pietro (Comuni di Seveso e Meda).

141) Relativamente agli interventi nel PLIS del Molgora si richiede di verificare l'eventualità di non realizzare l'area di sosta di tipologia As3 che prevede la possibilità di creazione di opere in muratura (bar, magazzino e WC) e illuminazione, in contrasto con la ruralità e soprattutto con le previsioni del Piano Particolareggiato del Parco che prevedono per tali zone una destinazione agricola e non contemplano aree attrezzate per attività ricreative compatibili, ubicate in altre zone.

142) Si richiede inoltre di verificare la possibilità di ampliamento delle fasce boscate di mitigazione a sud dell'autostrada e delle strade di raccordo, in particolar modo nell'ambito territoriale tra la galleria artificiale Passirano e lo svincolo di Bellusco, dove l'ampiezza della fascia boscata è di soli 6 metri.

143) Relativamente al PLIS del basso corso del fiume Brembo, si richiede: 1) che in Comune di Osio Sotto si valuti la possibilità di ricostituire la connessione ecologica tra le aree che vengono separate dal passaggio di Pedemontana e, in particolare, tra l'area del bosco dell'Itala e le aree spondali in sinistra idrografica del fiume Brembo oltre che la connessione con le aree del PLIS ricadenti in Comune di Boltiere.

144) PLIS del basso corso del fiume Brembo, si richiede: 2) che in Comune di Filago si valuti la possibilità di ricostituire la connessione ecologica tra le aree interessate dal passaggio di Pedemontana e, in particolare, quelle su cui è stata ipotizzata la localizzazione della barriera e dello svincolo.

145) PLIS del basso corso del fiume Brembo, si richiede: 3) che in Comune di Madone sia assicurata la riduzione del rischio idraulico che potrebbe conseguire dall'interferenza delle opere di progetto (sia in fase di esercizio che in fase di cantiere) con il bacino del Dordo e con il torrente Buliga nel suo punto di confluenza in Dordo.

146) PLIS del basso corso del fiume Brembo, si richiede: 4) che nei Comuni di Bonate Sotto e Bonate Sopra siano garantite le riconnessioni ecologiche del territorio.

147) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area del cantiere B.1.2, attualmente previsto a ridosso del Parco.

148) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area del cantiere base D1, attualmente previsto in un'area di esondazione del torrente Molgora ed in un comparto boschivo.

149) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area di cantiere svincolo di Filago D.2, attualmente prevista nel bosco Roggia Vallone.

150) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare le aree di cantiere D.2 e D.3, che interferiscono con il reticolo idrico minore.

151) Dovrà essere verificata la possibilità di ricollocare l'area di cantiere D.2.2, prevista in corrispondenza di recettori sensibili.

152) Per tutte le misure di mitigazione dovrà essere privilegiato l'utilizzo di specie autoctone la cui provenienza sia certificata, come ad esempio, per quanto riguarda le erbacee, con la certificazione del Centro Flora Autoctona della Regione Lombardia.

153) Aree contaminate, ambiti di cava, terre e rocce da scavo - Le tabelle relative ai siti contaminati dovranno aggiornarsi sulla scorta delle seguenti considerazioni: a) alcuni siti sono già stati conclusi (es. piattaforma ecologica di Cesano Maderno, INTERPIUME di Desio ecc.), b) alcuni dei siti riportati non sono presenti agli atti del Dipartimento provinciale ARPA di Monza e Brianza; c) alcuni siti per i quali

non risulta aperto nessun iter amministrativo e/o sono in fase di verifica (es. ex piattaforma ecologica di Lesmo); d) per l'area ex Falck di Arcore si è riaperto il procedimento.

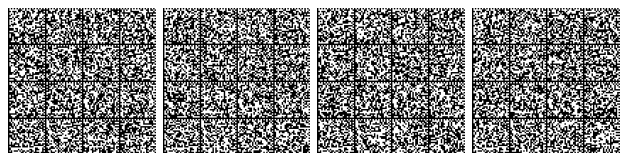
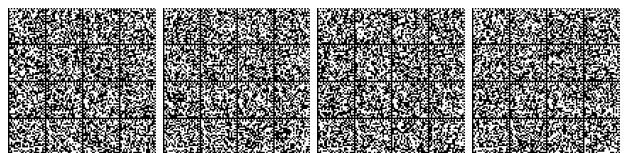
154) In riferimento al piano di campionamento per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, dovrà adottarsi uno specifico protocollo, da concordare con ARPA prima dell'inizio delle attività di scavo, al fine di consentire il corretto svolgimento delle attività di controllo, vigilanza e validazione dei dati, con specifico riferimento agli approfondimenti per la fase operativa.

155) Relativamente ai parametri proposti per la determinazione delle caratteristiche qualitative dei materiali scavati, si ritiene che non sia necessario determinare normalmente cianuri liberi, fluoruri, berillio, cobalto, selenio, stagno, tallio, vanadio, C<12 e gli idrocarburi aromatici, se non in prossimità di attività produttive che utilizzano queste sostanze o di serbatoi.

156) La commercializzazione del materiale inerte proveniente dalla realizzazione dell'opera dovrà avvenire nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 35, commi 2 e 3, della L.R. 8 agosto 1998, n. 14, in materia di cave; in ogni caso dovranno essere rispettate le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 152/2006, modificato dal D. Lgs. n. 4/2008, in materia di terre e rocce da scavo.

157) Per quanto concerne l'interferenza del tracciato con gli Ambiti territoriali estrattivi individuati dai Piani Cave di Bergamo e di Como, ferma restando la prevalenza della realizzazione dell'opera, il proponente dovrà comunque valutare, in accordo con i titolari degli Ambiti estrattivi soprarichiamati, soluzioni progettuali, per quanto possibili, tese a consentire un completo e razionale sfruttamento delle risorse naturali individuate, dai piani cave interessati, come necessarie per soddisfare i fabbisogni provinciali di materiale di cava.

158) Qualità dell'aria - Al fine di contenere le emissioni di composti organici volatili (COV), che il progetto rinvia alla fase esecutiva, per i parcheggi all'aperto nelle aree di servizio si dovrà prevedere l'utilizzo di coperture vegetative o simili.

159) Particolare attenzione deve essere attribuita all'applicazione in fase esecutiva/attuativa delle prescrizioni relative alle misure da adottare per il contenimento dell'inquinamento atmosferico durante la cantierizzazione: - realizzare il luogo di accumulo del materiale nel cantiere in modo da contenere al minimo gli impatti sulle matrici ambientali, con specifico riferimento alla tutela delle acque superficiali e sotterranee ed alla dispersione delle polveri. Il piano di gestione dei materiali dovrà assicurare la rintracciabilità degli stessi, ovvero in fase di utilizzo dovrà essere possibile documentare distintamente ì siti di produzione, la provenienza, quantità e certificazione analitica (se prevista) del materiale e la specifica destinazione nel sito di riutilizzo; - per contenere la polverosità, provvedere alla periodica bagnatura dell'area e delle piste di cantiere che andranno stabilizzate chimicamente; prevedere una postazione di lavaggio delle ruote e dell'esterno dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali; limitare a 30km/h la velocità sulle piste di cantiere; - prevedere, nei processi termici e chimici per le opere di pavimentazione e

impermeabilizzazione: impiego di emulsioni bituminose, riduzione della temperatura di lavoro mediante scelta di leganti adatti, impiego di caldaie chiuse con regolatori della temperatura; - utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, al fine di ottimizzare i carichi sfruttandone al massimo la capacità. Per il materiale sfuso dovrà essere privilegiato l'impiego di mezzi di grande capacità, che consentano la riduzione del numero di veicoli in circolazione, dotati di appositi teli di copertura resistenti e impermeabili; - umidificare il materiale di pezzatura grossolana stoccato in cumuli e stoccare in sili i materiali da cantiere allo stato solido polverulento; - movimentare il materiale mediante trasporti pneumatici presidiati da opportuni filtri in grado di garantire valori d'emissione di 10 mg/Nmc e dotati di sistemi di controllo dell'efficienza (pressostati con dispositivo d'allarme); eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche dovranno essere opportunamente dotati di carter; - proteggere con barriere il materiale sciolto, depositato in cumuli e caratterizzato da frequente movimentazione, umidificandolo in caso di vento superiore ai 5m/s; i lavori dovranno essere sospesi in condizioni climatiche sfavorevoli. I depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dal vento con misure come la copertura con stuoie/teli; - utilizzare gruppi elettrogeni e gruppi di produzione di calore in grado di assicurare massime prestazioni energetiche e minime emissioni in atmosfera; ove possibile, impiegare apparecchi di lavoro a basse emissioni (con motore elettrico); - alimentare le macchine con motore diesel possibilmente con carburanti a basso tenore di zolfo (<50ppm); - assicurare la schermatura dell'impianto di betonaggio, finalizzata al contenimento delle emissioni diffuse di polveri. Le fasi della produzione di calcestruzzo e di carico delle autobetoniere dovranno essere svolte tramite dispositivi chiusi e gli effluenti provenienti da tali dispositivi dovranno essere captati e convogliati ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto. I silos per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere dotati di un sistema di abbattimento delle polveri con filtri a tessuto; - ove possibile, porre i punti di emissione situati a breve distanza (< 50m) da aperture di locali abitabili, ad un'altezza maggiore di quella del filo superiore dell'apertura più alta; - prevedere l'adozione di sistemi di carico del carburante in circuito chiuso dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio, utilizzando durante la fase di riempimento dei serbatoi degli automezzi sistemi d'erogazione dotati di tenuta sui serbatoi con contemporanea aspirazione ed abbattimento dei vapori con impianto a carboni attivi; - nello stoccaggio e movimentazione degli inerti, seguire le seguenti indicazioni: umidificazione, applicazione di additivi di stabilizzazione dei suolo; formazione di piazzali con materiali inerti ed eventuale trattamento o pavimentazione delle zone maggiormente soggette a traffico; copertura dei nastri trasportatori ed abbattimento ad umido in corrispondenza dei punti di carico/scarico; sistemi spray in corrispondenza dei punti di carico/scarico e trasferimento; - utilizzare, al fine di contenere le polveri e gli inquinanti, pannelli o schermi mobili e barriere antipolvere nel delimitare le aree dei cantieri.

160) Ai fini della ricostruzione dello scenario attuale, preso atto delle ipotesi considerate e del rimando da parte del proponente al documento "Studio per la valutazione della qualità dell'aria a scala regionale", si richiede di completare quest'ultimo, a livello di progetto esecutivo, con le mappe di CO.

161) Salute e sicurezza - Si evidenzia che dall'incremento su strade ordinarie del traffico pesante potrebbe derivare un incremento della incidentalità stradale. Pertanto dovrà essere attentamente valutato e monitorato l'impatto sulla sicurezza stradale al fine di poter, per tempo, porre adeguati correttivi.

162) Il Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà essere integrato, a livello di progetto esecutivo, da un Piano di Azione da attuarsi in caso di incidenti coinvolgenti trasporti di sostanze pericolose o maxi incidenti stradali, con particolare riferimento ai tratti in galleria, ai viadotti ed al tessuto urbano con elementi particolarmente sensibili, di incidenti dovuti alla presenza di Aziende a Rischio Incidente Rilevante, di esondazioni, allagamenti, sopratutto in corrispondenza dei ponti (Gestione situazioni emergenziali). Inoltre tale Piano dovrà essere reso esplicito, applicabile e comunicato ai lavoratori e oggetto di un attento monitoraggio che ne confermi l'efficacia ai fini della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e della popolazione presente nell'intorno del cantiere. In particolare il Piano dovrà valutare le misure preventive e protettive messe in atto con indicazioni di facile comprensione, delle opere da attuare in cantiere, soprattutto per quanto riguarda l'organizzazione, la logistica e le lavorazioni previste; e dovranno essere indicate, in modo esaustivo, le soluzioni adottate relative ai rischi legati alle cadute dall'alto, al seppellimento negli scavi, alla protezione delle aperture, alla presenza di interferenze con gli elementi ambientali circostanti (linee elettriche, traffico stradale, ecc) e le relative recinzioni.

163) Per gli aspetti relativi alla fase di cantiere dovranno essere prese a riferimento le linee guida "Grandi Opere" di cui alla D.G.R. n. VIII/489 del 4 agosto 2005 ad ulteriore integrazione degli obblighi previsti dal D. Lgs. n. 81/2008 in merito alla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

164) Inoltre: a) nei bandi di gara deve essere inserito l'impegno per l'appaltatore ad adottare, nel pieno rispetto del Piano di Sicurezza e Coordinamento (PSC), in relazione alla tipologia dell'opera da realizzare, le tecnologie utili al fine di migliorare l'efficacia delle misure di prevenzione e di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.

165) b) nel caso in cui più cantieri siano situati in aree limitrofe, il proponente dovrà valutare la possibilità di nominare un Coordinatore d'Area, ovvero un soggetto con il compito di coordinare l'opera dei vari CSE (Coordinatore in materia di Sicurezza e salute durante la Esecuzione dell'opera).

166) c) l'impresa affidataria dovrà individuare (attraverso un'apposita delega) un Dirigente Tecnico della Sicurezza che deve essere sempre presente in cantiere. Egli deve avere a disposizione sufficienti risorse umane ed economiche al fine di poter svolgere al meglio le attività programmate e concordate.

167) d) l'impresa affidataria dovrà organizzare i lavori garantendo la sicurezza e la salute dei lavoratori, anche attraverso la costituzione di una squadra sicurezza, ovvero un gruppo di lavoratori sempre presenti in cantiere che si occupino esclusivamente della messa in sicurezza delle aree di lavoro e della loro manutenzione. Il capitolato d'appalto ed il contatto dovranno fissare i criteri e le risorse che l'impresa affidataria dovrà garantire per il Dirigente Tecnico della Sicurezza e per la Squadra Sicurezza.

168) e) dovrà essere valutata l'opportunità di effettuare specifici corsi di alfabetizzazione per i lavoratori stranieri con un insufficiente grado di comprensione della lingua italiana parlata. E' necessario che, all'interno delle squadre di lavoro in cui siano presenti operatori stranieri, vi sia almeno un lavoratore straniero che conosca l'italiano e lo sappia parlare correttamente, allo scopo di fungere da interprete per gli altri colleghi.

169) Nell'eventualità che i lavori coinvolgano l'area denominata "Bosco delle Querce", si prescrive che, prima di attuare qualsiasi nuovo intervento che possa interessare le vasche di deposito dei rifiuti, le opere necessarie per il controllo ambientale della falda e dei depositi sopracitati, quali piezometri, pozzetti di protezione, ecc sia acquisito il parere favorevole dell'ASL Monza Brianza.

170) Piano di monitoraggio ambientale: gli aspetti di dettaglio relativi al Piano di Monitoraggio Ambientale (metodologie, parametri, localizzazione dei punti di misura, modalità di trattamento dei dati e di interventi di risoluzione di criticità) e le modalità di ottemperanza alle prescrizioni attinenti allo stesso dovranno essere concordati nel dettaglio con ARPA Sede Centrale di Milano.

171) In particolare per quanto concerne gli esiti del monitoraggio, è necessario che, in accordo con ARPA: a) vengano maggiormente dettagliati i criteri per il trattamento e la validazione dei dati.

172) b) siano definite, prima dell'inizio delle attività di corso d'opera, le azioni da intraprendere negli eventuali e diversi casi in cui il monitoraggio dovesse individuare delle criticità (superamenti di soglia/superamento dei limiti di legge).

173) Si ritiene inoltre necessario che la microlocalizzazione dei siti di misura sia definita e condivisa con ARPA, anche attraverso sopralluoghi congiunti.

174) Monitoraggio della componente "atmosfera" - Criteri e metodologie di monitoraggio: la matrice dei filtri utilizzati per il campionamento del PM e destinati ad analisi successive (IPA ed elementi terrigeni) deve essere compatibile con la metodica utilizzata per le analisi.

175) Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: ciascuna misura di polveri in fase CO dovrà avere un tempo minimo di 7 giorni (in condizioni meteo non piovose) per poter caratterizzare significativamente la polverosità dell'attività di cantiere monitorata. Tra gli elementi analizzati per valutare la componente terrigena sui filtri di PM 10, dovrà essere previsto anche il titanio.

176) In relazione al monitoraggio della qualità dell'aria all'interno delle gallerie e ai sistemi di ventilazione e abbattimento delle emissioni inquinanti, si ritiene opportuno che i risultati del monitoraggio siano utilizzati anche per verificare la necessità di ulteriori interventi mitigativi, quali l'installazione di idonei sistemi di aspirazione e abbattimento delle emissioni.

177) Monitoraggio della componente "acque superficiali" - Criteri e metodologie di monitoraggio: si ritiene opportuno estendere anche al monitoraggio dell'IBE la seguente considerazione: "Dal momento che forti temporali e piene possono indurre rimaneggiamenti bentonici, è necessario attendere tre o quattro settimane dall'evento prima di campionare per consentire la ricolonizzazione completa dei substrati litici".

178) Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: si richiede di verificare l'effettiva interferenza del tracciato con il torrente Dordo; nel qual caso, dovranno essere individuate su questo corso d'acqua due stazioni di monitoraggio aggiuntive, una a monte e una a valle dell'attraversamento, in cui eseguire il monitoraggio con i parametri e le frequenze previste per gli altri corsi d'acqua.

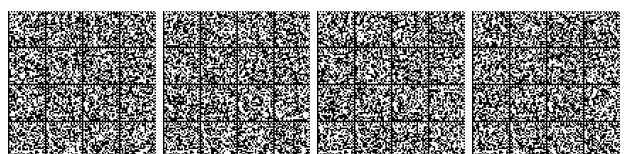
179) E' inoltre necessario verificare la significatività del torrente Fontanile (punti FIM e FIV-FO-01) in termini di presenza di acqua per almeno 240 giorni/anno. In caso contrario, il corso d'acqua potrà essere eliminato dall'elenco del monitoraggio.

180) Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: dovranno essere eseguite misure di portata sulla roggia Desio e sulla roggia Prada in tutte le fasi di monitoraggio (AO, CO1, CO2 e PO), secondo le frequenze indicate in tabella; in occasione di tali misure di portata dovranno essere altresì annotate eventuali anomalie rilevabili visivamente ed olfattivamente sui corsi d'acqua e sulla palude adiacente.

181) Il rilievo dell'IFF dovrà essere condotto lungo un tratto di almeno 1 km a monte e 1 km a valle dell'interferenza, per ciascuno dei corsi d'acqua su cui è previsto questo monitoraggio.

182) Si ritiene significativo che la misura del livello statico del lago di Montorfano sia effettuata mensilmente in tutto il periodo di monitoraggio, allo scopo di disporre di una serie di misure significative.

183) Monitoraggio della componente "acque sotterranee": le perforazioni dei piezometri dovranno essere realizzate garantendo la separazione tra eventuali acquiferi locali e l'acquifero principale o primo acquifero. E' dunque opportuno che venga prodotta un'apposita scheda monografica per ciascuno dei pozzi/piezometri oggetto di monitoraggio, comprendente anche le seguenti informazioni: a) coordinate geografiche del punto; b) stratigrafia e profondità dei filtri.

184) Monitoraggio della componente "acque sotterranee": in prossimità dei fiumi (es. Lambro e Adda), la progettazione dei piezometri dovrà fondarsi su una ricostruzione idrogeologica locale che tenga conto delle possibili relazioni tra la circolazione idrica superficiale e quella sotterranea.

185) E' opportuno coordinare il monitoraggio ambientale delle acque sotterranee con quello dei siti potenzialmente contaminati, in modo da rendere coerente l'interpretazione dei dati ottenuti.

186) Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: al fine di verificare la corretta ubicazione a monte e a valle dei punti di monitoraggio idrogeologico rispetto alle attività di cantiere, è necessario che la cartografia sia integrata con le curve di livello isopiezometrico della falda e con eventuali informazioni relative a vincoli (fasce PAI, fasce di rispetto dei pozzi etc.).

187) Monitoraggio della componente "suolo" - Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: si ritiene opportuno prevedere un punto di monitoraggio anche presso le aree tecniche D.2.1 / D.2.2 (ambito estrattivo in prossimità dell'alveo del fiume Adda) e D.3.2 (svincolo di Osio Sotto), in territorio della provincia di Bergamo.

188) Qualora le caratteristiche dei suoli presso le aree di cantiere più estese lo richiedessero, si dovrà prevedere più di un punto di monitoraggio presso queste ultime, in base alle diverse “aree omogenee” presenti.

189) Monitoraggio della componente "rumore e vibrazioni": è necessario che in sede di monitoraggio sia verificata, Comune per Comune, l'eventuale presenza di un piano di zonizzazione acustica, ancorchè solo adottato.

190) Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: si ravvisa la necessità di inserire un ulteriore punto di misura in corrispondenza dell'edificio residenziale n. 18 (TAV 3 -TRATTA A) nel Comune di Gorla Minore, situato vicino alla sbocco di una galleria, in prossimità del punto VIB-Gm-01.

191) Si ritiene necessario prevedere un punto di misura in corrispondenza degli edifici a nord del "Cantiere operativo/area tecnica", collocato a sud del tracciato stradale (riferimento scheda RUM-FE-01), nel Comune di Turate.

192) Si ritiene necessario inserire ulteriori punti di misura in corrispondenza della viabilità di cantiere e delle aree di stoccaggio, per la verifica delle attività connesse con la movimentazione terra.

193) Monitoraggio della componente "flora, fauna ed ecosistemi" - Criteri e metodologie di monitoraggio: in riferimento alla prescrizione n. 177, che richiede un'attività di monitoraggio finalizzata a valutare l'effettiva funzionalità delle opere di deframmentazione faunistica, il PMA prevede l'indagine di tipo "E", relativa alla fauna mobile terrestre, il cui obiettivo principale è la verifica di eventuali effetti di interruzione della continuità faunistica e dei corridoi biologici da parte dell'opera. Si ritiene tuttavia che le modalità di indagine proposte, basate sostanzialmente sull'individuazione di reperti, sull'elenco delle specie presenti, sulla loro frequenza e distribuzione all'interno dell'area campionata, non permettano di verificare in modo sufficiente l'effettivo passaggio delle specie in corrispondenza delle opere di deframmentazione e, soprattutto, l'entità di tale passaggio. Si richiede pertanto di valutare l'opportunità di individuare una metodica di monitoraggio più adeguata al perseguimento di tale obiettivo.

194) Parametri rilevati e frequenze di monitoraggio: è necessario che le indagini di tipo A, relative ai mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere, siano effettuate, oltre che in fase ante operam, anche in fase di corso d'opera e post operam, allo scopo di valutare le modifiche intercorse relativamente al consumo di ambienti di pregio.

195) E' opportuno che le indagini di tipo I relative all'analisi dei Chirotteri siano effettuate in tutte e tre le fasi (AO, CO e PO), analogamente alle indagini sugli altri popolamenti faunistici considerati nel PMA.

196) Ciascuna tipologia di indagine dovrà essere svolta secondo le frequenze fissate, presso tutte le aree ove è prevista (es. presso l'area SIC Palude di Albate vengono previste indagini esclusivamente in fase ante operam, che vanno estese anche alle fasi successive).

197) E' necessario correggere l'indice relativo alla percentuale delle specie ritenute infestanti rispetto al totale delle specie censite.

198) Identificazione aree di indagine e localizzazione punti di monitoraggio: dovranno rivedersi e perfezionarsi le schede descrittive dei punti di monitoraggio, al fine di uniformare le informazioni relative alle tipologie di indagini da svolgere presso ciascun punto.

199) Industrie a rischio di incidente rilevante: per quanto attiene alle ditte FAR e FARCOLL si richiede di valutare in prima istanza il ribaltamento dello svincolo di Filago complessivo o relativamente alle sole manovre da e per l'autostrada A4 sul lato sud ovest dell'asse principale della Pedemontana e in subordine di concordare con il CTR i presidi di contenimento del rischio che le ditte dovranno adottare ai fini di ridurre le aree di danno, i cui costi dovranno essere a carico del concessionario.

200) Ai fini di un'efficace pianificazione e gestione di qualsiasi tipo di emergenza si possa manifestare nell'esercizio dell'infrastruttura autostradale, inclusi gli incidenti derivanti da trasporto di merci pericolose, si ritiene necessario che l'ente gestore coordini la propria pianificazione di emergenza, mettendo in collegamento tutti i presidi di controllo del traffico e la propria sala operativa con la sala operativa di protezione civile regionale.

201) Cantierizzazione tratta B2 - Si richiede che durante la fase di cantierizzazione, lo ex SS 35 "Milano - Meda" venga sempre mantenuta in esercizio a due corsie per senso di marcia.

202) Opera connessa TRMI 14: lo scambio intermedio fra opera connessa e strada esistente avviene mediante un innesto che deve essere necessariamente riqualificato tramite rotatoria.

203) Opera connessa TRMI 17: si richiede di mantenere la continuità della strada comunale della Cavallera, che consente il collegamento locale Arcore - Vimercate all'interno dell'omonimo PLIS. L'interferenza con l'opera connessa dovrà essere risolta tramite realizzazione di sottopassaggio con sezione stradale cat. F2 – D.M. 5/11/2001.

204) Si richiede uno stretto coordinamento con le Province territorialmente competenti durante le fasi di cantierizzazione, al fine di individuare eventuali percorsi provvisori alternativi per le autolinee di trasporto pubblico locale.

205) Opera connessa TRMI 14: si propone l'eliminazione dell'innesto a T e la sostituzione con un sottopassaggio all'opera TRMI 14 con sezione stradale cat. F1 – D.M. 5/11/2001. Per garantire l'accesso e l'uscita alla frazione di Ruginello, ai soli autobus di linea, si chiede la realizzazione, a nord della rotatoria posta sull'opera connessa, di una connessione fra l'attuale strada e la variante in sola manovra di svolta destra/destra.

206) Variante linea FS Monza - Molteno: la realizzazione della variante alla strada comunale via Parco, al fine di sottopassare la ferrovia, comporta lo soppressione delle fermate esistenti del trasporto pubblico di linea di competenza provinciale. A tal fine si chiede la realizzazione di una coppia di fermate, di tipologia extraurbana, da concordare con la Provincia.

207) Geologia, idrogeologia: per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, si rammenta che dovranno essere privilegiate le operazioni di riutilizzo in loco, nel qual caso, secondo quanto stabilito dall'art. 20 del decreto legge n. 185/2008 (convertito in legge 28 gennaio 2009, n. 2), tali materiali risultano esclusi dall'applicazione della disciplina sui rifiuti purché gli stessi non siano contaminati.

208) Lo stoccaggio di materiali o sostanze pericolose in fase di cantiere dovrà avvenire secondo le disposizioni della normativa di riferimento in materia.

209) In caso di incidenti, durante le attività di cantiere od in fase di esercizio dell'infrastruttura, che possano arrecare pregiudizio alla qualità dei terreni e delle acque (sia superficiali che sotterranee), dovranno essere attivate con immediatezza le procedure tecnico amministrative di cui all'art. 242 del D.Lgs. n. 152/2006.

210) Rifiuti e materiali inerti: si ritiene che durante l'esecuzione dei lavori e la fase di esercizio debbano essere applicati tutti gli accorgimenti e le procedure atti a mitigare l'impatto di eventuali rifiuti prodotti; in particolare la gestione dei rifiuti derivanti dalle attività di cantiere dovrà avvenire senza determinare rischi per l'acqua, l'aria, il suolo, nonché per la fauna e la flora; a tal fine si ritiene che: a) le operazioni di deposito dei rifiuti dovranno avvenire nel rispetto dei limiti definiti dall'art. 183 - comma 1 - lett. m) del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., ed in modo tale che siano evitati sversamenti e percolamenti delle acque meteoriche attraverso i rifiuti; pertanto i rifiuti dovranno essere stoccati al coperto e, qualora suscettibili di rilasciare effluenti liquidi, devono essere depositati su superfici impermeabili, oppure in contenitori dotati di idoneo bacino di contenimento.

211) b) dovrà essere mantenuta la separazione tra rifiuti e terre e rocce da scavo al fine di non contaminare queste ultime, rendendone altrimenti necessario il recupero o lo smaltimento in impianti autorizzati.

212) c) dovrà essere privilegiato il recupero dei rifiuti rispetto allo smaltimento e, pertanto, dovranno essere individuati idonei impianti autorizzati al recupero dei rifiuti provenienti dalle attività di cantiere e dalle operazioni di manutenzione dei mezzi impiegati.

213) d) qualora venga previsto lo smaltimento in discariche autorizzate ai sensi del D.Lgs. n. 36/2003 dei rifiuti non diversamente recuperabili, dovranno essere rispettati i criteri di ammissibilità contenuti nel D.M. 3.08.2005.

214) Rifiuti e materiali inerti: durante la fase di esercizio dovrà essere posta particolare attenzione alla gestione dei rifiuti provenienti dalle operazioni di scarifica del manto stradale, del rifacimento della segnaletica, e della sostituzione delle barriere metalliche, che dovrà avvenire secondo quanto previsto dalla normativa vigente, prevedendo, inoltre, la costante pulizia della strada al fine di minimizzare sia l'impatto visivo, sia la problematica legata al trascinamento e sollevamento di polveri e rifiuti polverulenti o leggeri durante il transito degli automezzi.

215) Opera connessa TRVA06: dare continuità alla sezione stradale di via Dei Combattenti, nel territorio del Comune di Solbiate Olona, fino alla rotatoria esistente in corrispondenza della SP 2.

216) Opera connessa TRVA13: verificare la possibilità di mantenere la continuità dell'opera connessa o mediante soluzioni che prevedano una diversa localizzazione dell'opera, così come proposto dal Comune di Gerenzano (all. F alla DGC n. 50 del 13/05/09), oppure riqualificando viale Risorgimento in Comune di Gerenzano secondo le caratteristiche previste per le strade extraurbane secondarie; tutto previo accordo con tutte le Province e i Comuni territorialmente interessati.

217) Opera connessa TRVA14: il cavalcavia alla progressiva 14+568,50 dovrà essere rivisto considerando la presenza del Fontanile.

218) Opera connessa TRMI10: sia ottimizzata l'opera nel rispetto delle esigenze del territorio garantendo: - il mantenimento dell'attuale via Europa (Comune di Vedano al Lambro); - la continuità a raso fra via Pacinotti (Comune di Lissone) e la predetta via Europa; - il mantenimento dell'asse ciclo pedonale esistente lungo via Europa; - il miglior inserimento ambientale-territoriale della tratta posta fra l'inizio a sud dell'opera connessa e l'attraversamento dell'attuale SP 234 (incrocio con via Cattaneo di Lissone e via della Misericordia di Biassono/Vedano al Lambro), anche prevedendo traslazioni dell'asse stradale nonché allungamenti della tratta da svilupparsi e valutando la possibilità di effettuarne la realizzazione in galleria artificiale; - la connessione della tratta Sud della TRMI10 con la viabilità provinciale in fase di realizzazione (II lotto della variante alla SP 6) e con la futura viabilità connessa ai previsti insediamenti a Vedano al Lambro e Lissone (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

219) Garantire l'igiene e la pulizia delle strade urbane, infangate dai mezzi provenienti dal cantiere (è auspicabile un impianto "lavaruote" prima dell'uscita dal cantiere).

220) Tratta D - Si dovrà assicurare il mantenimento della funzionalità della vasca volano detta "del Misurato" nel Comune di Arcore, purché senza aggravio di costi.

221) Tratta B2 - Salvaguardare la piattaforma ecologica di via Vecellio in Comune di Barlassina mediante la tombinatura del fosso colatore acque meteoriche.

222) Tratta C - Prevedere la realizzazione di un muro di sostegno verticale in sostituzione della scarpata della rampa di ingresso in autostrada in direzione "Dalmine", per consentire il mantenimento dell'attività dell'autolavaggio di via Manzoni in Comune di Cesano Maderno.

223) Tratta B2 - Realizzare un muro di sostegno in luogo della scarpata in terra tra il km. 0+649 (galleria artificiale "Industria est") e il km. 0+710, in Comune di Lentate sul Seveso, per salvaguardare il terreno edificabile comunale che l'Amministrazione intende destinare alla ricollocazione delle attività artigianali attualmente insediate entro il centro abitato.

224) Tratta B2 - Modificare il tracciato della cosiddetta "Tangenziale Birago", al fine di limitare il consumo di territorio su aree nel Parco delle Groane di valore ambientale e di pregevole visione prospettica. Il tracciato dovrà pertanto passare a nord della casa d'abitazione di via Fara, in Comune di Lentate sul Seveso, costeggiare il deposito di legname e riconnettersi alla rotonda di via Pastrengo.

225) Tratta B2 - Eliminare la rotatoria sulla S.P. 44 bis in corrispondenza delle vie Pellico e De Sanctis, in Comune di Lentate sul Seveso, in quanto analogo svincolo è già previsto dal Comune poco a nord in corrispondenza della via Bellini.

226) Opera connessa TRMI10 - Garantire l'accesso a via Manin da via Cattaneo, in Comune di Lissone.

227) Opera connessa TRMI10 - Dovrà essere garantita l'accessibilità al laboratorio sociale Donghi sito in fregio al proseguimento della via Locatelli in Biassono (via Pepe, 3 in Lissone) con soluzione da concordare con il Comune di Lissone.

228) Tratta C - Definire una specifica soluzione per garantire il collegamento di via Olona, in Comune di Lissone, con la rete della viabilità locale e garantire l'accessibilità delle proprietà residenziali poste in fregio a via Lombardia.

229) Tratta C - Ripristinare il collegamento tra via S. Ambrogio e il piazzale del cimitero, in Comune di Macherio, compatibilmente con le esigenze di sicurezza connesse alla presenza della galleria sottostante.

230) Tratta C - Prevedere il ripristino del collegamento di via Edison, in Comune di Macherio, con viale Regina Margherita, nonché liberare da qualsiasi interferenza le aree necessarie alla costruzione della viabilità di accesso alla nuova piscina comunale a Bareggia.

231) Tratta C - Svincolo di Macherio - Eliminare le due rampe dirette di accesso allo svincolo lato nord, al fine di posizionare il tratto nord dell'opera connessa TRMI10 con un andamento più coerente alle previsioni di PRG. Verifcare inoltre la possibilità di evitare l'abbattimento dell'abitazione Rivolta Pietro e dell'abitazione Aliprandi Franco (Sedie Brianza) e di rispettare il capannone Emar in fase di ultimazione (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300)

232) Tratta C - Ripristinare la continuità viaria tra via Fratelli Cervi / Sentiero delle valli, in Comune di Macherio, e la nuova viabilità interno al Piano Particolareggiato Produttivo PP3 (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

233) Tratta C - Realizzare il tratto nord-sud che disimpegna gli insediamenti esistenti lungo via Fratelli Cervi, in Comune di Macherio, sovrapponendosi al tracciato previsto dal Piano Particolareggiato Produttivo PP3 (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

234) Tratta C - Trovare le opportune soluzioni, compresa la copertura di parte del percorso, al fine di poter garantire la continuità delle attività produttive ubicate in via Fratelli Cervi e Sentiero delle Valli, in Comune di Macherio (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

235) Opera connessa TRMI10 - Prevedere un collegamento tra la vecchia SP 6 e l'opera TRMI10 in Comune di Macherio (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

236) Opera connessa TRMI10 - Mantenere la continuità della pista ciclabile esistente su via Cascina Greppi nel Comune di Sovico.

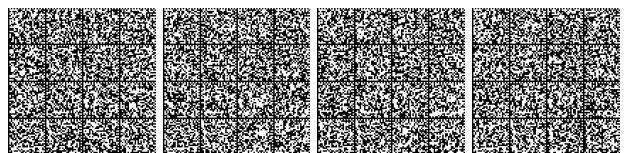
237) Opera connessa TRMI17 - Mantenere la continuità della pista ciclabile esistente lungo la strada comunale Arcore - Vimercate nel Comune di Vimercate.

238) Prevedere la formazione di una pista ciclabile protetta (larghezza m 2,50) sul lato ovest del tratto 2 (da rotatoria n. 2 a rotatoria n. 3) dell'opera connessa TGCO04.

239) Tratto A - Mantenere lo scolo acque denominato "Le Vallette", presso il cavalcavia "Strada Extra Urbana" km 12+588, in Comune di Limido Comasco, facente parte del reticolo idrico minore comunale, a beneficio dell'abitato della frazione Cascina Restelli.

240) Tratta B1 - Far proseguire il tratto di viabilità locale prevista in adiacenza alla Pedemontana, in sottopasso alla strada provinciale SP 30 e alla linea ferroviaria Milano - Saronno, in Comune di Lomazzo, fino all'incrocio con le strade comunali esistenti, precisamente via Cadore e via delle Braghe.

241) Svincolo di Lomazzo - Verificare la possibilità di realizzare lo svincolo di interconnessione con l'autostrada A9 in sovrappasso, previa verifica e assenso del Ministero dell'Ambiente e dei Ministero dei Beni e Attività Culturali in fase di progettazione esecutiva, con minimizzazione del sacrificio di superficie boscata e minor durata dei cantieri (vedere allegato a nota del Presidente della Regione Lombardia del 09/10/2009, prot. S1.2009.0098300).

242) Opera connessa TRCO03 - Porre in essere tutti gli accorgimenti tecnici previsti dalla normativa in materia (rif. art. 94 D.Lgs. 03/04/2006, n. 152) per salvaguardare la zona di rispetto dei pozzi di captazione idropotabile di proprietà del Comune di Lurate Caccivio, in Comune di Villaguardia, in località Livescia; in ogni caso dovrà essere garantito l'approvvigionamento idropotabile.

243) Comune di Buguggiate: nel caso della creazione di una via alternativa di collegamento tra la SP 57 e la SP 1 per il traffico minore, senza che lo stesso gravi sulla Pedemontana, si ritiene necessario prevedere la creazione di una nuova rotonda sulla SP 1 all'altezza della curva a gomito della via Montello.

244) Verificare la possibilità di interporre una piccola rotonda nella intersezione tra gli assi stradali di via Cesare Battisti / via Papa Giovanni XXIII / via Erbamolle.

245) Verificare la possibilità di predisporre marciapiedi lungo tutta la via Montello dall'incrocio di via Cesare Battisti / via Giovanni XXIII / via Erbamolle all'attuale ingresso della SP 1, disassando la strada nel tratto finale in prossimità della rampa di accesso alla SP 1 (zona via Battisti).

246) Comune di Cassano Magnago: riprogettare la vasca di accumulo acque prevista a nord di Pedemontana, in modo che il suo ingombro sia compatibile con l'ipotesi di prolungamento della tangenziale sud di Cassano verso est sino allo svincolo di Solbiate Olona.

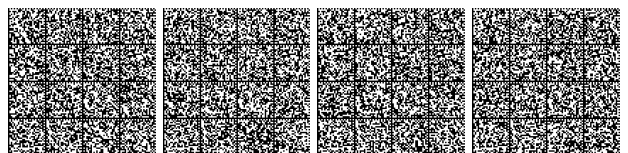
247) Comune di Lozza: il terrapieno di sostegno del primo tratto della rampa B dello svincolo di Vedano Olona sia arretrato a filo carreggiata per garantire lo standard a parcheggio all'attività commerciale esistente.

248) Comune di Saronno: verificare la possibilità di realizzare, sul territorio dei Comune, almeno un attraversamento della TR CO 11, sopra o sotto, soprattutto a servizio delle attività agricole ancora svolte sia ad est che ad ovest della tratta.

249) Opera connessa TRVA13: in Comune di Uboldo realizzare un muro verticale, in variante rispetto alla scarpata prevista nel progetto definitivo, per i tratti dall'intersezione con via Caduti della Liberazione a via Pascoli, da via Cerro a via Castellanza e da via Castellanza a via Legnano (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla D.G.C. n. 19 del 17/07/2009).

250) Opera connessa TRVA13: in Comune di Uboldo realizzare una galleria artificiale per il tratto di strada compreso tra le intersezioni con via Madonnini e via Cerro ed eliminare i due cavalcavia previsti in corrispondenza di tali intersezioni (vedi allegato “Variante 1 di Uboldo rev 1" alla D.G.C. n. 19 del 17/07/2009).

251) Opera connessa TRVA13: in Comune di Uboldo eliminare i 3 cavalcavia e i rami dello svincolo "IV Novembre", portando l'intersezione tra la SP 527 e via IV Novembre da uno svincolo a due livelli ad un'intersezione a rotatoria, posizionata più ad est rispetto alla rotatoria prevista (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla D.G.C. n. 19 del 17/07/2009).

252) Opera connessa TRVA13: in Comune di Uboldo spostare lievemente verso est il tracciato della strada tra la SP 527 e via Cerro, in modo da minimizzare l'impatto sulle particelle fondiarie (vedi allegato "Variante 1 di Uboldo rev 1" alla D.G.C. n. 19 del 17/07/2009).

253) Affiancamento ferrovia - Il progetto esecutivo dovrà recepire, nella definizione e nella applicazione dei criteri di sicurezza relativi all'affiancamento autostrada - ferrovia, le indicazioni fornite dal documento "Parte XI linee guida per la sicurezza nell'affiancamento strada-ferrovia" tratta dal "Manuale di progettazione Corpo Stradale" di RFI.

254) Elenco opere iInterferite (integrate e coordinate) - Interferenze idrauliche minori - Si verifichi la possibilità di considerare coordinate le seguenti opere: tombino alla pk autostradale 5+039 (idraulico faunistico) e tombino pk autostradale 11+450 (idraulico).

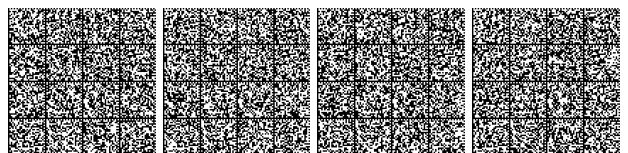
255) Elenco opere interferite (integrate e coordinate) - Interferenze viarie - Si verifichi la possibilità di considerare coordinate le seguenti opere: opera integrata 5 pk autostradale 0+884 tratta D (viabilità locale su galleria artificiale Passirano) e opera ex integrata 11 pk autostradale 4+000 tratta D (opera compensativa Greenway su galleria artificiale Sulbiate).

256) Elenco Opere Interferite (integrate e coordinate) - Interferenze viarie - Si verifichi la possibilità di considerare di sola competenza di autostrada Pedemontana, le cinque gallerie artificiali "Linea FS Milano - Carnate" da 1 a 5, finalizzate a consentire il sottoattraversamento della linea esistente RFI Milano - Carnate da parte del sedime dell'autostrada (asse principale e rami di svincolo).

257) Per le opere di attraversamento interferenti con la sede delle autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia in progetto esecutivo dettagliare la tipologia e l'intervento previsto, nonché la relativa ubicazione con riferimento alle progressive ASPI delle autostrade interferite.

258) Nel progetto esecutivo vengano prodotte le sezioni autostradali, in corrispondenza di tutti i nuovi cavalcavia e sottovia, delle corsie di accelerazione e decelerazione nonché delle complanari, da cui si evinca la sistemazione attuale e quella futura della sede delle autostrade in concessione ad Autostrade per l'Italia.

259) Produrre nel progetto esecutivo diagrammi di velocità delle rampe di interconnessione con le autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia.

260) Nella successiva fase progettuale CAL/APL, dovranno presentare alla Direzione di Tronco competente la fasizzazione di dettaglio delle attività lavorative da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia sulla base della quale la Direzione di Tronco stabilirà il numero e la tipologia di corsie chiuse al traffico, il numero massimo di chiusure al traffico nonché gli intervalli tra le chiusure, di una o entrambe le correggiate autostradali. Tali chiusure dovranno comunque avvenire solo tra la mezzanotte e le ore 5.00. A seguito di tale definizione saranno quantificati gli indennizzi da risarcire ad ASPI sulla base del lucro cessate derivante dai lavori.

261) Al termine dei lavori da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per Italia, dovrà essere eseguita la ricopertura della pavimentazione con un tappeto unico di tipo drenante, eseguito a regola d'arte e secondo gli standard della predetta Società, dell'intero tratto di autostrada interessato dai lavori e dalla segnaletica provvisoria di cantiere. Dovrà altresì essere posta la segnaletica definitiva.

262) Interconnessione di Grandate (A9) - Prevedere una diversa localizzazione del cavalcavia a servizio dei nuovi posti di manutenzione previsti tra il Km 31+ 600 ed il Km 31+900 per eliminare l'interferenza con le vasche di trattamento di prima pioggia previste dal progetto esecutivo di ampliamento alla terza corsia dell'A9 da ambo i lati delle carreggiate in corrispondenza della roggia Fontanile nel Comune di Luisago.

263) Interconnessione di Grandate (A9) - Devono essere evidenziati gli accessi ai nuovi posti di manutenzione previsti tra il km 31+600 ed il Km 31+900.

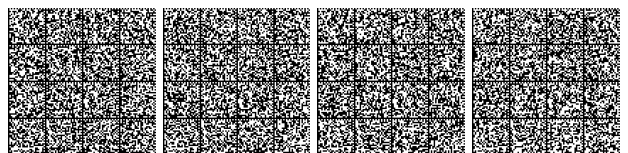
264) Interconnessione A51: modificare lo schema di ingresso ed uscita dall'area di servizio lungo la A51 in direzione nord, portando il ramo di uscita dalla A51 verso Pedemontana in affiancamento alla A51 e non lungo il perimetro dell'area di servizio.

265) Interconnessione A51: salvaguardare l'area di servizio esistente lungo la A51 in direzione sud, recuperando ed estendendo la rimanente parte interferita nei terreni limitrofi verso nord-ovest, fino al raggiungimento di superfici compatibili con gli standard autostradali.

266) Interconnessione A51 - Fasi di lavoro: dovranno essere mantenute le due corsie per senso di marcia sulla A51.

267) Nelle successive fasi di progettazione, prestare particolare attenzione al dimensionamento, nel rispetto della normativa vigente in materia, delle interconnessioni: A51 tangenziale est di Milano, gestita dalla società Concessionaria Milano Serravalle S.p.A.; A8 Milano - Varese, A9 Lainate – Como - Chiasso e A4 Torino – Trieste, gestite dalla società concessionaria Autostrade per l'Italia S.p.A.

268) Intersezione: tratta C, linea RFI Monza - Molteno - Lecco, Comune di Biassono - Realizzare il muro (lato nord est) in prossimità del tracciato ferroviario, aree limitrofe a Cascina Grugagna, con rivestimento in mattoni di laterizio (o alternativamente in ceppo) ed avendo cura di lasciare dei varchi o, più precisamente, di realizzare un sistema ritmato di passaggi ad arco o con fattezze storiche simili.

269) Tratta D - roggia Brembilla ramo di Boltiere - L'attraversamento non potrà essere realizzato con sifone, in quanto il ramo di Boltiere svolge anche funzione idraulica. L'attraversamento in oggetto andrà pertanto ristudiato con individuazione di nuovo tracciato ovvero collocazione nell'impalcato dello svincolo e la soluzione dovrà essere approvata dal Consorzio di bonifica della media pianura bergamasca.

270) Industrie a rischio incidente rilevante: i caselli autostradali, come tutta la strada, siano considerati nei confronti del DM 9.05.2001 in categoria B e venga utilizzata la tabella 3b dello stesso decreto per valutare la compatibilità territoriale.

271) Industrie o rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere lo svincolo e la barriera di Filago territorialmente compatibili con le aree di danno degli stabilimenti FAR e FARCOLL.

272) Industrie a rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere l'opera connessa TRBG03 "Dorsale dell'Isola" territorialmente compatibile con le aree di danno degli stabilimenti Giovanni Bozzetto e DSM, considerando per quest'ultimo il corretto posizionamento delle aree di danno, come da rapporto di sicurezza.

273) Industrie a rischio incidente rilevante: prevedere adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per rendere i lotti 1 e 2 della tangenziale di Como territorialmente compatibili con le aree di danno della Ditta Liquigas S.p.A. di Casnate con Bernate.

274) Gallerie rete TEN - Dovranno essere dettagliate le caratteristiche prestazionali delle misure adottate connesse al grado di progettazione esecutiva precisando le caratteristiche dei materiali, le certificazioni di fornitura e posa in opera, tenendo conto in particolare dei requisiti di resistenza e reazione al fuoco; dovrà essere garantita la condizione di "corridoio protetto" per i percorsi d'esodo; il tappeto di usura in galleria dovrà essere del tipo tradizionale non drenante (impermeabile) e con caratteristiche di scarsa reattività fisica; in tutte le gallerie con L > 1000 mt. agli imbocchi dovranno essere presenti e ben segnalati equipaggiamenti disinquinanti composti da barriere assorbenti per assicuarare perimetrazioni di lunghezza di almeno 10 mt. e sostanze assorbenti per almeno 10 Kg.; il progetto della segnaletica dovrà essere sviluppato secondo il disposto di cui all'Allegato 5 della nota della Commissione permanente per le gallerie del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. 177 del 01/03/2007.

275) Gallerie rete TEN - Le analisi di rischio dovranno essere verificate ed integrate per ciascuna delle gallerie rientranti nell'ambito di applicazione del D. Lgs. n. 264/2006 tenendo conto del livello commisurato alla fase di progetto esecutivo e, tra gli altri, dei fattori connessi alle caratteristiche speciali (volume di traffico e sua composizione - veicoli leggeri e pesanti - eventuali condizioni meteorologiche sfavorevoli, particolari condizioni di traffico connesse all'alternanza delle gallerie); si dovranno altresì considerare i fattori connessi ai cambiamenti dell'organizzazione della piattaforma in prossimità degli svincoli, la presenza di attività a rischio di incidente rilevante.

276) Gallerie rete TEN - Si dovranno prevedere, in fase di progettazione esecutiva, gli elementi necessari alla definizione della documentazione di sicurezza per la fase di messa in esercizio (Allegato 4 punto 2.4 del D. Lgs. n. 264/2006) e per la fase di esercizio (Allegato 4 punto 2.5 del D. Lgs. n. 264/2006) ed in particolare dovranno essere forniti: il piano di monitoraggio e controllo; i piani di emergenza

interno ed esterno da elaborare con i servizi di pronto intervento con particolare riguardo alle procedure di sicurezza da adottare in caso di emergenze derivanti da eventi che coinvolgano trasporto ADR; le misure atte a garantire tempestività ed efficienza della comunicazione verso gli utenti; gli aggiornamenti dei piani di emergenza sulla base di quanto acquisito dai piani di monitoraggio e controllo nonché dalle esercitazioni periodiche la prima delle quali è opportuno sia effettuata prima della messa in servizio della galleria.

277) Gallerie rete TEN - Nell'ambito degli adempimenti previsti dal D. Lgs. n. 264/2006 da attuare in fase di esercizio, per quanto applicabile in sede di elaborazione del progetto esecutivo, si richiama la verifica di efficacia, in termini di compatibilità dei tempi di avviamento, della combinazione di UPS e gruppi elettrogeni carrellati quale fonte sostitutiva ed alternativa dell'alimentazione dei sistemi di prevenzione e gestione dell'emergenza; l'aggiornamento della documentazione di sicurezza a fine costruzione che dovrà comprendere un elaborato di sintesi riportante la configurazione "as built" delle gallerie in merito alle strutture, alle dotazioni impiantistiche ed agli elementi rilevanti ai fini della sicurezza; il Gestore, mediante il piano di manutenzione di cui all'Allegato 4 del D. Lgs. n. 264/2006, dovrà garantire il funzionamento e la manutenzione della galleria (parti strutturali e sua dotazione impiantistica rilevanti ai fini della sicurezza); il Responsabile della sicurezza dovrà verificare che le ipotesi assunte nella documentazione di sicurezza e poste a base dell'analisi di rischio vengano confermate nel corso dell'esercizio oltre che accertare che il Gestore dia piena attuazione ai previsti adempimenti secondo i contenuti della documentazione di sicurezza adottata.

278) Gallerie rete TEN - In base alla nota della Commissione permanente per le gallerie del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prot. 421 del 28/01/2008 il progetto della sicurezza allegato al progetto esecutivo dovrà essere sottoscritto dal Gestore e dal Responsabile della sicurezza, designato dal Gestore e preventivamente accettato dalla Commissione, dovrà essere individuata la figura del progettista e la persona fisica responsabile dell'integrazione fra le parti specialistiche; il parere dell'esperto terzo qualificato dovrà essere formulato in termini di attestazione che faccia esplicito riferimento alla condivisione delle ipotesi, dei metodi, dei risultati e delle condizioni prese a base del progetto della sicurezza nonchè all'adeguatezza del piano di manutenzione, del piano di monitoraggio e di controllo in esercizio; il parere del Responsabile della sicurezza dovrà riportare l'esplicita condivisione delle misure di sicurezza nel rispetto di quanto previsto dal D. Lgs. n. 264/2006 con particolare riferimento all'adeguatezza del piano di manutenzione, del piano di monitoraggio e di controllo in esercizio ed al piano di gestione dell'emergenza.

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

1) Per gli insediamenti residenziali direttamente interessati dall'infrastruttura si dovranno trovare adeguate soluzioni che permettano il trasferimento della residenza o un'adeguata sistemazione della struttura esistente per il proseguimento della funzione abitativa.
2) Si raccomanda il coinvolgimento degli imprenditori agricoli per la realizzazione e gestione nel tempo degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale interessanti aree agricole. A tal fine sarà opportuno prevedere accordi anche con le organizzazioni professionali di categoria.
3) Relativamente alle fasi di cantiere, si raccomanda di definire puntuali piani temporali delle opere che tengano adeguatamente conto di cercare di evitare lo svolgimento dei lavori nel momento riproduttivo della fauna.
4) Al termine dei lavori dovrà in ogni caso essere prevista la rimessa in pristino di tutte le aree interessate dai cantieri.
5) Si raccomando di tenere in considerazione la Rete Ecologica Regionale (RER), alla quale è stata riconosciuta la valenza di infrastruttura prioritaria per la Lombardia nell'ambito del Piano Territoriale Regionale approvato con D.G.R. n. 6447 del 16 gennaio 2008. Si segnala inoltre che con D.G.R. n. 8/8515 del 26 novembre 2008, sono state approvate le modalità di attuazione della Rete Ecologica Regionale in raccordo con la programmazione degli Enti locali e l'individuazione finale della rete in scala 1:25.000.
6) Si evidenzia l'opportunità di fare riferimento ai "Criteri ed indirizzi tecnico-progettuali per il miglioramento del rapporto fra infrastrutture stradali ed ambiente naturale", studio approvato il 7 maggio 2007 con decreto n. 4517 del Direttore Generale della Qualità dell'Ambiente.
7) Relativamente al tema espropri del comparto agricolo, si ritiene opportuno verificare tra le parti interessate, tra cui le organizzazioni professionali agricole, la possibilità di definire un Protocollo d'intesa. A tal fine si richiama come possibile punto di riferimento l'esperienza condotta per l'autostrada BreBeMi.
8) Provincia di Bergamo - Greenway e opere compensative: garantire un costante monitoraggio/manutenzione per tutta la durata dei cantieri per verificare l'attecchimento della vegetazione e la sostituzione delle morie e delle fallanze.
9) Provincia di Bergamo - Rotatorie: tutte le nuove rotatorie dovranno essere dotate di impianti di irrigazione e allacci alla rete idrica esistente.
10) Provincia di Bergamo - Rotatorie: tutte le nuove rotatorie dovranno avere pendenza trasversale verso il centro, con rete di smaltimento delle acque meteoriche ubicato lungo tutta la corona dell'aiuola centrale.

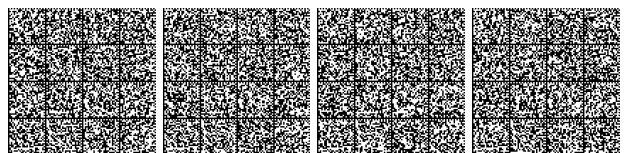
11) Provincia di Bergamo - Impianti: gli impianti di illuminazione dovranno essere conformi alle linee guida (All. 7 alla D.G.P. n. 317 del 14/05/2009) e ai tipologici forniti dalla Provincia e garantire il telecontrollo completo dei parametri e delle funzionalità d'impianto dal centro operativo della Provincia, attraverso gli applicativi gestionali già in uso al centro stesso, purché senza aggravio di costi.
12) Provincia di Bergamo - Impianti: eventuali impianti semaforici, di segnaletica luminosa e a messaggio variabile, dovranno essere realizzati con tecnologia a led, purché senza aggravio di costi.
13) Provincia di Bergamo - Impianti: APL dovrà provvedere all'attivazione delle forniture di energia elettrica per alimentare gli impianti realizzati, a propria cura ed onere.
14) Provincia di Bergamo: i progetti esecutivi degli impianti elettrici, delle barriere, della segnaletica orizzontale e verticale, delle opere strutturali che verranno trasferiti alla Provincia, dovranno ottemperare agli standard progettuali indicati nel documento depositato dalla Provincia stessa (DGP n. 317 del 14/05/2009), purché senza aggravio di costi.
15) Provincia di Bergamo - Segnaletica: il progetto della segnaletica verticale ed orizzontale dovrà essere approvato dalla Provincia.
16) Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: gli impianti elettrici stradali saranno presi in carico per la loro gestione solo in seguito alla trasmissione di tutta la documentazione d'impianto (dichiarazione di conformità, relazione delle verifiche iniziali, schemi elettrici as built, fascicolo dei materiali utilizzati, manuali d'uso e manutenzione, ecc.), attraverso la sottoscrizione di apposito verbale' di consegna. Contestualmente, la Provincia richiederà la volturazione dei contratti di fornitura di energia elettrica in essere a proprio nome.
17) Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: ad ultimazione delle opere connesse all'autostrada, aventi rilevanza provinciale, si dovrà provvedere al posizionamento dei cippi di confine, con trasmissione alla Provincia di tutti i frazionamenti e atti di trasferimento di proprietà.
18) Provincia di Bergamo - Certificazioni e Convenzioni: la Provincia, allo fine dei lavori, dovrà ricevere copia di tutti i collaudi statici delle opere strutturali di competenza.
19) Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Deviazione del corso d'acqua: i lavori in alveo dovranno essere effettuati evitando di deviare completamente il corso del fiume, garantendo costantemente, a valle del punto in cui essi si svolgono, la presenza di un deflusso d'acqua sufficiente alla sopravvivenza delle biocenosi. Nel caso fosse indispensabile una deviazione completa dell'alveo si dovrà predisporre il recupero dei pesci nel tratto sottostante in accordo con gli enti competenti e secondo le "Prescrizioni per la salvaguardia del patrimonio ittico nei casi di asciutta, interruzione e opere in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici – D.G.P. n. 456 del 20.5.1999" alle quali la ditta che esegue i lavori deve

scrupolosamente attenersi. Si tratta di un impatto temporaneo che termina con la fine dei lavori e il ripristino dello stato iniziale dell'alveo, che dovrà essere effettuato a cura della ditta esecutrice dei lavori.

20) Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Esecuzione di lavori all'interno dell'alveo: per minimizzare il problema del trasporto solido dovuto al sommovimento dell'alveo sarà opportuno far sì che l'acqua fluente da monte passi a fianco della zona di alveo interessata dai lavori, in modo da ridurre, quanto più possibile, il quantitativo d'acqua che, scorrendovi attraverso, porto in sospensione il materiale fine. L'impatto è temporaneo e cesserà con la fine dei lavori in alveo; l'eventuale accumulo di materiale fine sedimentato a valle della zona dei lavori sarà eliminato naturalmente dal primo evento di morbida.

21) Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Misure per contenere sversamenti accidentali di inquinanti in cantiere: lo stoccaggio, la manipolazione e il rifornimento di carburante, lubrificanti e fluidi idraulici dei mezzi deve avvenire in un opportuno luogo, distante almeno 30 m dal corso d'acqua e scelto in modo che fuoriuscite accidentali di liquidi non possano giungere ad esso; deve essere predisposto un piano di emergenza per il contenimento di eventuali fuoriuscite. I Kit di prima emergenza possono p.e. costituire una dotazione di sicurezza da posizionarsi in tutti quei luoghi nei quali sono possibili sversamenti o perdite accidentali di liquidi, dove quindi è necessario avere una dotazione di materiali assorbenti pronta per l'intervento (es. deposito scarico fusti, deposito carburanti ecc.). A seconda dei modelli i kit contengono panni, cuscini, barriere assorbenti, sacchi per la raccolta e dispositivi di protezione individuale quali tute monouso, guanti e occhiali.

22) Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Precauzioni nell'uso di cemento e calcestruzzo: il contatto tra l'acqua e la colata di cemento deve essere evitato per un minimo di 48 ore dalla gettata se la temperatura atmosferica è sopra lo zero e per almeno 72 ore se è sottozero, in quanto il cemento liquido è alcalino e fortemente tossico per gli organismi acquatici. Le zone di lavoro dove si fa uso di cemento devono quindi essere isolate da ogni possibile ingresso diretto o indiretto nel corso d'acqua di acque di scolo. E' opportuno monitorare frequentemente il pH a valle della zona dei lavori, intervenendo se questo cambia di più di una unità o se esce dal range 6-9 unità.

23) Provincia di Bergamo - Impatti in fase di cantiere - Impedimento alla percorribilità dovuto alla realizzazione di attraversamenti: gli attraversamenti necessari in fase di cantiere per il passaggio dei mezzi di lavoro dovranno essere smantellati al termine della costruzione dell'opera, assicurando così la temporaneità dell'impatto. Questo potrà inoltre essere prevenuto realizzando gli attraversamenti con modalità tali da garantire il passaggio dell'ittiofauna: per esempio gli attraversamenti su tubi risulteranno più funzionali, in relazione anche alle caratteristiche del fiume, se realizzati con un maggior numero di tubi di minor diametro rispetto a pochi di grosso diametro; la pendenza dovrà essere modesta e non ci dovrebbero essere salti tra lo sbocco a valle e la superficie del corso d'acqua. Inoltre i tubi dovrebbero essere posizionati in maniera tale che il 10% dell'altezza sia infossato nell'alveo fluviale.

24) Provincia di Bergamo - Impatti derivanti dalla presenza di manufatti che condizionano il regolare deflusso delle acque: per quanto attiene invece alla presenza di manufatti (ponti e sottopassi) che comportano la canalizzazione dei corsi d'acqua, al fine di rendere agibile il passaggio della fauna ittica, ma anche di rettili e anfibi o piccoli mammiferi, si rende necessaria la realizzazione di idonei passaggi in condotte. Queste sono solitamente caratterizzate da una distribuzione quasi uniforme dell'acqua nell'alveo artificiale determinando, in condizioni idrologiche di magra, un battente di alcuni centimetri mentre in condizione di pieno si raggiungono ragguardevoli velocità dell'acqua a causa della poca rugosità dei substrati. In queste condizioni e tenuto conto della lunghezza complessiva dei sottopassi i pesci sono impossibilitati a risalire il corpo idrico. L'intervento strutturale, in questo caso non deve ridurre la sezione della condotta e non deve determinare alcuna ostruzione per il transito delle portate di piena.

25) Provincia di Bergamo - Prescrizioni per la salvaguardia del patrimonio ittico nei casi di asciutta, interruzione di opere in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici: la Ditta che pone in asciutta, interrompe o svolge lavori in fregio e/o nell'alveo di corsi e corpi idrici naturali o artificiali deve sempre provvedere al recupero dei materiale ittico presente, autonomamente se autorizzata o previo incarico ad apposito soggetto. Devono sempre essere altresì rispettate le seguenti prescrizioni: - chi intende svuotare o interrompere corsi d'acqua o bacini, compresi quelli privati in comunicazione con acque pubbliche, deve darne comunicazione scritta almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori; - nei casi conseguenti a lavori estremamente necessari il predetto termine del tempo di preavviso può essere ridotto a 10 giorni prima dell'inizio dei lavori; - nei casi di urgenza determinati da calamità naturali o da guasti alle opere che possano provocare gravi danni, chi è costretto ad intervenire in deroga ai termini sopracitati deve darne immediata comunicazione via fax prima dell'inizio dei lavori; - chi intende eseguire lavori o interventi in fregio e/o nell'alveo di corpi idrici naturali od artificiali che non comportano l'interruzione o l'asciutta del corpo idrico, deve darne comunicazione scritta almeno 5 giorni prima dell'inizio dei lavori.

26) Opera connessa TRMI10: si richiede alla Società concessionaria di rendere disponibile alla Provincia di Milano il progetto definitivo del prolungamento a nord della variante sino alla SP 135 in Comune di Albiate, secondo il tracciato già noto alla predetta Società.

27) Opera connessa TRMI12: il progetto prevede la realizzazione di una bretella tra il tracciato dell'attuale SP 3 e la frazione di Villanova. Valutare la possibilità di realizzare con standard cat. F1 – D.M. 5/11/2001 al fine di consentire il transito bidirezionale delle autolinee da/per Bernareggio - Vimercate, purché senza aggravio di costi.

28) Viabilità ciclopedonale: relativamente alle barriere di separazione tra le piste ciclabili e la carreggiata, prevedere barriere che non siano pericolose per il ciclista, ad esempio mediante rivestimento in legno oppure mediante un idoneo parapetto invalicabile di legno, affiancato alla barriera, trattato intumescente o altro materiale antiurto.

29) Provincia di Milano - Rete ecologica: garantire la continuità del varco ecologico di via Mazzini nel Comune di Desio, creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
30) Provincia di Milano - Rete ecologica: garantire la continuità del varco delle rete ecologica di PTCP nei pressi della rotonda via Galilei in Comune di Lesmo, creando una fascia a verde alberato anche a sud est della rotonda e possibilmente creando due ecodotti sulla viabilità locale in corrispondenza della Greenway, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
31) Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud in via Marconi in Comune di Lesmo ed anche la sua connessione con la sovrastante Greenway, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
32) Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud in via San Giovanni Bosco in Comune di Usmate, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
33) Provincia di Milano - Viabilità ciclopedonale: prevedere una pista ciclabile nord-sud sul lato ovest delle rotonde di via SS 36 nei Comuni di Arcore e Usmate, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
34) Provincia di Milano - Rete ecologica: prevedere un ponte verde di deframmentazione ecologica per il varco della rete ecologica di PTCP, in corrispondenza della circonvallazione di Colnago, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.
35) Provincia di Milano - Aree di servizio: per quel che concerne le previste aree di servizio di Desio e Bellusco, si evidenzia l'opportunità di approfondire / rivisitare le stesse alla luce delle significative criticità in termini di consumo di suolo ed inserimento paesistico/ambientale, soprattutto riguardo alla rete ecologica ed ai relativi varchi. Si evidenzia altresì l'opportunità di approfondire tipologie progettuali (soprattutto per quella di Desio, data l'importanza del contesto paesistico e per la rete ecologica provinciale), che privilegino l'integrazione delle aree di sosta con significativi sistemi verdi, coordinati con i contesti urbani in cui ricadono.
36) Opera connessa TRCO04 - Valutare la possibilità di realizzare una rotatoria che accolga in un'unica intersezione tutte le aste afferenti all'attestazione dell'opera connessa sulla SP28 - via Scalabrini, in Comune di Casnate con Bernate, al fine di evitare la coesistenza di due nodi adiacenti, purché senza aggravio di costi.
37) Opera connessa TRCO04 - Tratto 1 (da rotatoria n. 1 a rotatoria n. 2) - Per consentire la formazione del programmato parcheggio d'interscambio fra il tratto 1 dell'opera connessa e la stazione ferroviaria di Albate Camerlata, verificare la possibilità di traslare la sede viaria il più possibile a est, verso la collina, purché senza aggravio di costi.

38) SIC di Albate - Integrare gli interventi mitigativi concernenti lo svincolo e la misura compensativa n. 45, prevedendo, d'intesa con questo ente ed i Comuni territorialmente interessati (Como e Casnate con Bernate), interventi di riqualificazione funzionale della roggia Desio.

39) SIC di Albate - Effettuare, in corso d'opera e per i 3 anni successivi alla medesima, periodici monitoraggi della presenza di specie autoctone infestanti nelle aree dello svincolo e di via Frisia (comprese le aree di cantiere) nonché la loro conseguente rimozione.

40) SIC di Albate - Prevedere, d'intesa con la Provincia di Como, l'adozione di idonee azioni di mitigazione degli impatti potenzialmente arrecabili all'avifauna per effetto della realizzazione di opere accessorie alla tangenziale, quali nuove linee elettriche, barriere fonoassorbenti riflettenti, fonti di luce, ecc.

41) Provincia di Como - La realizzazione della Greenway in corrispondenza dei tratti esterni al sedime di strade già esistenti nella Provincia dovrà prevedere la salvaguardia di eventuali microhabitat di pregio (es. zone umide, brughiere, prati magri, boschi di pregio e d'alto fusto), purché senza aggravio di costi.

42) Provincia di Como - La prevista realizzazione di fasce e nuclei arboreo-arbustivi con funzione di deframmentazione ecologica nella Provincia dovrà essere realizzato interessando aree non caratterizzate dalla presenza di formazioni erbacee di valore naturalistico (lembi residuali di brughiera, prati magri), purché senza aggravio di costi.

43) Provincia di Como - Porre particolare attenzione in sede progettuale a quegli interventi ricadenti in aree poste entro elementi costitutivi fondamentali della Rete Ecologica Provinciale (aree sorgenti di biodiversità, corridoi ecologici, stepping stones), quali gli estesi nuclei boschivi di Mozzate e di Lomazzo, la valle del Lura e del Seveso, la piana del Bassone ecc., purché senza aggravio di costi.

44) Opera connessa TRCO11 - Si richiede l'utilizzo di tipologie di barriere acustiche (barriere in legno o dune verdi) che minimizzino l'impatto visivo delle opere di mitigazione acustica e consentano un inserimento più adeguato nel contesto circostante, purché senza aggravio di costi.

45) Provincia di Varese - Risorse idriche: avvisare la Provincia di Varese - Settore Ecologia ed Energia per la rimozione dello strumento installato nel piezometro provinciale 12,03, collocato all'interno della discarica Gorla.

46) Provincia di Varese - Risorse idriche: si evidenzia la presenza dei pozzi del Comune di Morazzone, situati a valle del tracciato stradale, che pur distanti dallo stesso potrebbero risentire gli effetti dell'opera in progetto, considerata la particolarità dell'acquifero da cui attingono.

47) Provincia di Varese - Risorse idriche: si segnala che nei Piezometri 12075020,01 (poco a nord del sottopasso faunistico prog. Km 2+895,00) e 12075045 (rotatoria di svincolo progr. Km 4+775,00) sono installati i diver della Provincia. Si dovrà prestare attenzione durante i lavori e comunicarne l'inizio al Settore Ecologia ed Energia della Provincia.

48) Tangenziale di Varese 1° lotto - Variante di Lozza: dovranno essere definite con maggior dettaglio le fasi di esecuzione delle opere e le soluzioni tecniche per non limitare la circolazione dei veicoli sulla rete stradale principale.

49) Tangenziale di Varese 1° lotto - Variante di Lozza: per la deviazione definitiva della SP 57 si suggerisce di verificare la possibilità di allontanare il tracciato dal torrente Selvagna in corrispondenza delle sezioni con muri di sostegno.

50) Opera connessa TRCO11: lungo il tracciato non siano previsti accessi privati o pubblici, oltre a quanto rappresentato nelle tavole grafiche di progetto.

51) Provincia di Varese - Progetti locali e misure compensative - Misura compensativa n. 41, il percorso ciclabile della Valmorea e la riqualificazione paesistica della piana di Lozza: il tracciato della pista ciclopedonale della Valle Olona, in accordo con i Comuni interessati e con il PLIS RTO, potrà essere prevista in affiancamento ai binari dell'ex-ferrovia della Valmorea, così come realizzata nei Comuni posti lungo la stessa valle. Occorrerà definire in modo più dettagliato il tracciato di risalita verso l'abitato di Lozza in accordo con il Comune stesso ed in relazione all'assetto finale della viabilità ordinaria.

52) Provincia di Varese - Progetti locali e misure compensative - Misura compensativa n. 41 bis, trattamento verde del recupero delle ex cave Premazzi e De Luis di Lozza: condividere il progetto di riqualificazione a verde delle cave, di proprietà privata, con i proprietari dei terreni.

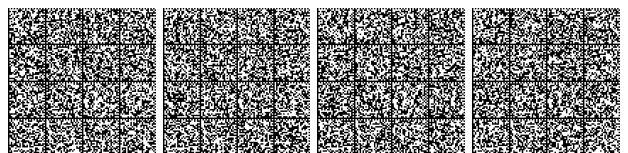
53) Provincia di Varese - Tratta A: il progetto della tratta A interessa quattro strade provinciali: la SP 20, la SP 2, la SP 19 e la SP 233 che costituiscono i principali collegamenti nord - sud della zona. I volumi di traffico rilevati richiedono che non siano previsti provvedimenti di limitazione della circolazione nel corso dei lavori.

54) Provincia di Varese – SP 2: la deviazione temporanea proposta deve prevedere un'intersezione canalizzata a sud della tratta A, per consentire la svolta verso est, e deve migliorare il raccordo con il tratto esistente a nord.

55) Provincia di Varese – SP 19: la proposta di deviazione dovrà essere sviluppata, in accordo con gli Enti proprietari delle strade, valutando la possibilità di non intervenire contemporaneamente sulle interferenze del tratto della galleria artificiale "Gorla".

56) Tangenziale di Varese 1° lotto: il progetto interessa tre strade provinciali: la SP 57, la SP 42 e la SP 233 che costituiscono i principali collegamenti della zona. I volumi di traffico rilevati richiedono che non siano previsti provvedimenti di limitazione della circolazione nel corso dei lavori.

57) Tangenziale di Varese lotti 1° e 2°: il progetto esecutivo dovrà essere sviluppato in accordo con gli Enti proprietari delle strade, per garantire il mantenimento delle condizioni di funzionalità della rete.

58) Tangenziale di Varese 1° lotto - Svincolo di Gazzada: per gli interventi proposti dovranno essere definite con maggior dettaglio le fasi di esecuzione delle opere e le soluzioni tecniche per non limitare la circolazione dei veicoli sulla rete stradale principale.

59) Tratta D - Ai fini di risolvere l'interferenza con la strada esistente di accesso alle cave ed al depuratore alla progressiva Km. 11+400, in Comune di Bottanuco, prevedere un tracciato alternativo che aggiri il rilevato e consenta, oltre al mantenimento della viabilità locale, anche una ricollocazione del cantiere D.O2.1.

60) Tratta D - Alla progressiva Km. 11+575 viene prevista la realizzazione di un manufatto che verrà ad essere utilizzato come edificio di controllo. La nuova recinzione che verrà realizzata si troverà a confine con l'attuale sede stradale di via Dante, in Comune di Bottanuco. Prevedere l'arretramento della recinzione stessa a ml 5,00 dal confine al fine di consentire un futuro allargamento dell'attuale strada comunale.

61) Tratta D - Prevedere, tra la progressiva Km. 11+400 e la progressiva Km. 11+575, lo spostamento della strada di accesso al cantiere sulla strada esistente di accesso alla cava (Km.11+500), evitando l'attraversamento del centro storico del Comune di Bottanuco.

62) Tratta D - Prevedere, alla progressiva Km. 12+434 dell'asse principale, lo spostamento dell'innesto alla viabilità locale del Comune di Bottanuco, sulla strada già prevista nel PGT.

63) Tratta D - La dislocazione/conformazione del campo base previsto sul terreno in adiacenza a via Grignano, a sud della A4, in Comune di Brembate, non invada quella relativa al PL denominato PA 2A, già convenzionato.

64) Tratta D - Trasferire il campo base e l'area di cantiere, localizzate in Comune di Brembate, su un'area diversa dal comparto industriale di PRG, già convenzionato.

65) Tratta D - Verificare la possibilità di ricollocare uno dei sovrappassi sull'autostrada per collegare i sentieri esistenti che conducono alla storica chiesa di San Fermo, in Comune di Brembate, purché senza aggravio di costi.

66) Tratta D - Verificare la possibilità che il percorso di Pedemontana coinvolgo il meno possibile la balza boschiva (bosco del Bedesco) esistente ad est di Grignano, in Comune di Brembate, purché senza aggravio di costi.

67) Tratta D - Prevedere una rotatoria a cinque vie all'intersezione della nuova bretella di collegamento (opera connessa) con la SP 155, in Comune di Capriate, per mantenere l'innesto della strada comunale che dà accesso alle aree e ai fabbricati industriali adiacenti, esistenti e in espansione.

68) Tratta D - In corrispondenza del casello di Filago, in Comune di Capriate, garantire la funzionalità dei fabbricati industriali esistenti e in corso di realizzazione, garantendo la possibilità di circolazione all'intorno degli stessi e salvaguardando la possibilità di manutenzioni e di accessibilità carrabile delle aree cortilive di pertinenza degli stessi, purché senza aggravio di costi.

69) Tratta D - Riposizionare le aree di deposito temporaneo delle terre e dei rifiuti (rif. DT 9 - Area Tecnica) che occupano aree oggetto di un Piano di Lottizzazione già convenzionato ed edificato collocato lungo la SP 155, in Comune di Capriate.

70) Tratta D - Verificare la possibilità di traslare verso ovest la carreggiata direzione Milano in corrispondenza del polo industriale Bayer, in Comune di Filago, accostandola il più possibile all'altra carreggiata, al fine di ridurre o evitare le interferenze con gli stabilimenti esistenti, purché senza aggravio di costi.

71) Tratta D - Dimensionare e rinforzare in modo adeguato le scarpate in via Rodi, nel Comune di Filago, in corrispondenza dell'azienda Giovanni Bozzetto, onde evitare di compromettere la stabilità del terreno nell'area dove è collocata la vasca finale (acque pulite) dell'impianto di depurazione acque, purché senza aggravio di costi.

72) Tratta D - Verificare la possibilità di disporre di un'area maggiore adiacente agli stabilimenti FAR-FARCOLL, in Comune di Filago, per la realizzazione di un parcheggio dedicato alle autobotti; in alternativa a questa soluzione, verificare la possibilità di realizzare un'unica rotatoria in corrispondenza dell'ingresso carraio principale dello stabilimento; entrambe le soluzioni purché senza aggravio di costi.

73) Tratta D - In caso di interventi di compensazione forestale in Comune di Madone, definire caratteristiche realizzative e localizzazione degli interventi in accordo con il Comune, che impegna a collaborare nella ricognizione delle aree d'intervento disponibili.

74) Opera connessa TRBG03 - Ottimizzare le opere di mitigazione ambientale, purché senza aggravio del budget previsto per le compensazioni ambientali.

75) Tratta D - In Comune di Osio Sotto eseguire riporti di terreno nelle aree sottostanti i tratti sopraelevati, utilizzando il terreno movimentato in loco, in modo tale che i viadotti non risultino sospesi su piloni ma appoggiati su pendii morfologici (tranne nelle zone di attraversamento di segmenti stradali sottostanti).

76) Tratta D – In Comune di Osio Sotto garantire il consolidamento delle scarpate attraverso tecniche di ingegneria naturalista e opportuni rinverdimenti anti-erosione, regimando l’acqua di ruscellamento in modo tale da permettere l’immissione diretta nel reticolo idrico minore locale, purché senza aggravio di costi.

77) Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione posti dal PLIS del basso corso del fiume Brembo, coinvolgere la struttura tecnica del PLIS sia in fase di progettazione degli interventi di mitigazione e compensazione che in fase di esecuzione dei lavori e di verifica degli stessi.

78) Tratta D - Verificare la possibilità di spostare il fabbricato tecnico della galleria "Arcore 0" a Nord del tracciato autostradale, in uno spazio residuale destinato alle compensazioni ambientali ed incuneato tra la Pedemontana stessa e la ferrovia.

79) Tratta D - Studiare una soluzione con barriere acustiche per il cavalcavia di viale Brianza in Comune di Arcore, purché senza aggravio di costi.

80) Prevedere l'eventuale rifacimento di strade urbane eventualmente rovinate dal passaggio di carichi eccessivi e inusuali.

81) Opera connessa TRMI17 - Verificare la possibilità di un innesto di tipo "destra-destra" tra via Polini e l'opera connessa.

82) Tratta B2 - La rotatoria di intersezione tra le vie Monte Grappa - Degli Artigiani - XXV Aprile in Comune di Barlassina venga traslata verso sud-ovest per salvaguardare le attività artigianali presenti.

83) Tratta B2 - Il prolungamento della via Ungaretti in Comune di Barlassina deve essere realizzato mantenendo l'attuale calibro di 7 m.

84) Tratta B2 - La rotatoria di intersezione prevista tra via Foscolo e la strada di collegamento con via Silone - via L. da Vinci, in Comune di Barlassina, deve essere realizzata mantenendo l'attuale allineamento della via Foscolo sul lato ovest, al fine di non interferire con le attività lavorative ivi presenti.

85) Tratta B2 – Il prolungamento di via Silone in Comune di Barlassina deve essere realizzato mediante spostamento della strada verso nord, al fine di non interferire con le abitazioni presenti.

86) Tratta B2 - Sulla via Vecellio nel Comune di Barlassina deve essere prevista la sola ricollocazione del cancello di ingresso al plesso scolastico ed alle palestre comunali, dato che la strada di ingresso alle palestre ed al plesso scolastico è già stata realizzata.

87) Tratta B2 - Ridurre al minimo l'occupazione per opere di mitigazione e di riqualificazione sul mappale 6 del foglio 7 nel Comune di Barlassina, al fine di salvaguardare il centro sportivo e i campi da tennis esistenti.

88) Tratta B2 - via dei Prati - La strada di collegamento deve essere realizzata con la massima distanza possibile dagli immobili della Cooperativa Santerno di via Dei Prati, purché senza aggravio di costi.

89) Tratta B2 - Le aree di cui ai mappali 156, 158, 180 del foglio 2 del Comune di Barlassina dovranno essere stralciate dalle aree da occupare ad uso cantiere, per salvaguardare le attività produttive presenti.

90) Tratta B2 - Limitare le occupazioni previste sui mappali 161 e 162 del foglio 1 nel Comune di Barlassina per la piantumazione a scopi mitigativi, in considerazione del fatto che le aree di cui sopra sono già destinate a verde piantumato con destinazione agricola.

91) Tratta D – Verificare che la pista ciclabile in territorio di Bellusco possa seguire il corso del torrente Cava lungo la sponda est, in un'area di compensazione ambientale di prossima acquisizione al patrimonio comunale, purché senza aggravio del budget già definito per le compensazioni ambientali.

92) Tratta D - Valutare la possibilità di rafforzare il percorso alberato che partendo dal parco urbano porta alla C.na San Nazzaro nel Comune di Bellusco, purché senza aggravio del budget già definito per le compensazioni ambientali.

93) Tratta D - Incrementare le opere di compensazione ambientale previste sul territorio del Comune di Bellusco con opere di recupero architettonico-culturale del preesistente monastero di cascina San Nazzaro, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.

94) Tratta D - Prevedere lo spostamento del prato ecologico, in Comune di Bellusco, dall'area di espansione del cimitero ad un'area contigua a nord, già compresa nella fascia di rispetto cimiteriale, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.

95) Tratta B2 - Accostare il più possibile all'asse principale dell'infrastruttura la rampa di accesso da via de' Medici, in Comune di Cesano Maderno, in modo da allontanarla dagli edifici residenziali esistenti ubicati in via Carroccio.

96) Tratta B2 - Accostare il più possibile all'asse principale dell'infrastruttura la rampa di uscita in via de' Medici, in Comune di Cesano Maderno, in modo da allontanarla dall'abitato all'estremità ovest di via Matera, in fregio a via Goffredo da Buglione.

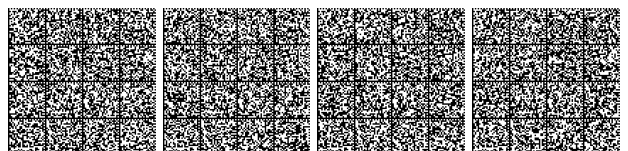
97) Tratta B2 – Spostare più a nord la nuova rotatoria prevista in corrispondenza di via de' Medici, nel Comune di Cesano Maderno, al fine di rendere più funzionale l'innesto della corsia di uscita dall'autostrada sulla viabilità ordinaria.

98) Tratta C - La nuova viabilità d'accesso alla piattaforma ecologica esistente prevede una soluzione alternativa attraverso via Ottaviano, il cui calibro attuale non è adeguato a sopportare ulteriore traffico: stralciare tale previsione, confermando la funzione sostanzialmente residenziale della stessa via Ottaviano stante le caratteristiche degli edifici esistenti, e garantire pertanto l'accessibilità alla piattaforma ecologica esclusivamente dalla nuova bretella proveniente da sud.

99) Tratta B2 - All'intersezione tra le vie de' Medici, Barrucana, Po e Verbano, in Comune di Cesano Maderno, non è stata inserita la previsione della nuova rotatoria per la quale il Comune ha già appaltato i lavori; si chiede di introdurre nel progetto esecutivo tale previsione, per garantire che ci sia il coordinamento degli interventi.

100) Tratto B2 - La nuova rotatoria lungo l'asse di via Po all'intersezione con la via Arno, in Comune di Cesano Maderno, non considera le sistemazioni dell'incrocio facenti parte di un Piano Attuativo già convenzionato: si chiede di stralciare la previsione della nuova rotatoria per garantire l'attuazione di quanto già convenzionato.

101) Tratta B2 - La riqualificazione dell'asse di via Po non contempla l'inserimento della rotatoria all'intersezione con la via Moncenisio, la cui realizzazione è già stata convenzionata nell'ambito di un piano attuativo: confermare tale previsione necessaria per il corretto coordinamento degli interventi.

102) Tratta B2 - Concordare con il Comune di Cesano Maderno l'eventuale riduzione della superficie da destinare a mitigazione ambientale, nell'area posta tra via Manzoni e via Settembrini, per consentire la realizzazione del centro sportivo comunale.

103) Tratta B2 - La sezione 4 (Km 7+900) facente parte del progetto di mitigazione ambientale dell'asse principale non rappresenta correttamente lo stato finale dell'intervento: adeguare la rappresentazione grafica tenendo conto delle effettive quote che il rilevato artificiale dovrà assumere per consentire la funzionalità del tracciato autostradale.

104) Tratta D - Verificare, in accordo con RFI, la possibilità di abbassare la quota di estradosso della galleria autostradale al piano campagna in corrispondenza dell'attraversamento con via Manzoni, in Comune di Cornate d'Adda, in modo tale da evitare: - l'eliminazione degli accessi a raso di diverse strade che danno su via Manzoni; - l'interruzione della pista ciclabile esistente che è un importante raccordo della mobilità lenta tra il capoluogo comunale e la frazione Colnago in direzione Nord-Sud; - l'eliminazione dei passi carrai esistenti.

105) Tratta D - Verificare la possibilità di abbassare la livelletta autostradale in Comune di Cornate d'Adda, mantenendo la compatibilità con il progetto della Gronda ferroviaria in affiancamento.

106) Tratto C - Traslare verso nord il raccordo "viabilità Desio 3", al fine di salvaguardare le residenze poste nella via Bassi, in Comune di Desio, e traslare verso nord la rotatoria R2 in fondo a via Molinara, per proteggere le abitazioni lungo la via stessa, purché senza aggravio di costi.

107) Tratta C - Mantenere la strada privata d'accesso alla strada comunale per San Carlo, in Comune di Desio.

108) Tratta B2 - Valutare la possibilità di eliminare il canale di scolmo delle acque provenienti dall'impianto trattamento acque (WBSB2A00T01) ed in sua sostituzione utilizzare la tombinatura esistente interrata sfociante in zona umida di Lentate sul Seveso, previa verifica della capacità della tombinatura esistente a contenere i volumi conferiti dal sistema di drenaggio autostradale e della verifica della tipologia delle acque convogliate.

109) Tratta B2 - Verificare la possibilità di spostare il collegamento stradale tra le rotonde della tangenziale per Lazzate (viabilità alternativa a via Tonale, in Comune di Lentate sul Seveso) in modo da renderlo adiacente alla sede autostradale, risparmiando territorio.

110) Tratta B2 - Valutare la possibilità di utilizzare l'area comunale situata all'interno dell'ex Parco Militare di Camnago nel Comune di Lentate sul Seveso per la localizzazione delle aree di cantiere.

111) Tratta C - Verificare la possibilità di traslare il sottopasso previsto al km 12+364 verso ovest in corrispondenza di viale Brianza, in Comune di Lesmo, d'intesa con i comuni territorialmente interessati.

112) Tratta C - Ridurre in minima parte l'area boscata individuata sui mappali nn. 1 e 2 del foglio 16, in Comune di Lesmo, per consentire la futura realizzazione di una rotatoria stradale attualmente in progetto, che andrà a collegare l'attuale SP 7 con una nuova viabilità locale di smistamento del traffico veicolare dal centro cittadino.

113) Tratta C - Prevedere interventi di mitigazione stradale lungo il lato sud della rotatoria "Yamaha", in Comune di Lesmo, a protezione dell'insediamento residenziale di via Caduti per la Patria, nel tratto compreso tra la sezione n. 488 e la sezione n. 492, purché senza aggravio di costi.

114) Opera connessa TRMI10 - Prevedere la sostituzione della duna in terra lungo il margine ovest dell'opera connessa, in Comune di Lissone, con filare alberato e fascia di occupazione limitata a 5,0 m oltre l'ingombro stradale in luogo dei 10,0 m previsti.

115) Tratta C - Minimizzare la rettifica altimetrica del cavalcavia "Via Lombardia", in Comune di Lissone, conservando l'allineamento con la viabilità esistente, compatibilmente con l'allaccio alla rotatoria.

116) Tratta C - Verificare la capacità della rotatoria prevista all'intersezione di via Lombardia con via Mattei in Comune di Lissone, diminuendo se possibile le dimensioni della stessa.

117) Tratta C - Quadrante nord-ovest dello svincolo di Desio - Garantire l'accesso sia ai parcheggi che alla esistente struttura ricreativo-culturale e commerciale, in Comune di Lissone, valutando con i Comuni territorialmente interessati le soluzioni alternative.

118) Tratta C - All'interno delle aree interessate dalle compensazioni ambientali del progetto locale 24, dovrà essere garantita la possibilità per l'Amministrazione comunale di Lissone di realizzare il cimitero come previsto dal vigente Piano Regolatore Generale, al servizio della frazione Santa Margherita. L'itinerario ciclabile previsto all'interno dell'ambito dovrà snodarsi a corona del cimitero in argomento.

119) Tratta C - Realizzare la viabilità di accesso alla stazione elettrica in prossimità della trincea tra le gallerie "Macherio 1" e "Macherio 2" da via S. Ambrogio, in Comune di Macherio, purché senza aggravio di costi.

120) Tratta C - Spostare la scala di emergenza della galleria "Macherio 2" in zona più periferica dell'area di pertinenza della scuola elementare di Bareggia, in Comune di Macherio, in modo da consentirne comunque la fruibilità da parte degli alunni, purché senza aggravio di costi.

121) Tratta C - Spostare il terrapieno ovest previsto dentro l'area di pertinenza della scuola elementare di Bareggia (al di sopra della galleria "Macherio 2") verso il confine tra la galleria coperta e la trincea aperta, in modo da lasciare inalterato l'uso sportivo dell'area di pertinenza della scuola e nel contempo salvaguardare e proteggere da rumore ed inquinamento la villa di proprietà Caspani; si chiede di modificare la posizione o la dimensione del terrapieno est, in modo da consentire l'utilizzo del campo di roller o in alternativa di realizzare un nuovo campo delle stesse dimensioni, dato che oggi è frequentato da una società locale con alto numero di giovani aderenti; entrambe le modifiche dovranno essere realizzate senza aggravio di costi.

122) Tratta C - Svincolo di Macherio - Garantire l'accessibilità degli insediamenti a nordovest dello svincolo, che attualmente hanno accesso da via Cavour, interrotta dallo svincolo.

123) Tratta C - Spostare il terrapieno previsto in prossimità della galleria "Biassono 1", nel Comune di Macherio, verso ovest fino all'imbocco della galleria medesima e valutare la possibilità di una estensione della barriera naturale prevista, purché senza aggravio di costi.

124) Tratta C - In Comune di Macherio, non interessare con asservimenti o vincoli i lotti del Piano Particolareggiato Produttivo PP3 individuati come edificabili e localizzare la risoluzione delle interferenze sulla viabilità o sulle aree a standard dello stesso PP3, purché senza aggravio di costi.

125) Tratta C - Coordinare l'intervento autostradale con il progetto dell'opera di regolamentazione del condotto fognario consortile, sull'area a sud della viabilità di accesso al Supermercato Esselunga, in Comune di Macherio, purché senza aggravio di costi.

126) Tratta B2 - Nel progetto per la realizzazione della viabilità locale "via Seveso - Sottopasso FNM e Ponte Certesa", al fine di ridurre l'invasività nel mappale 227, in Comune di Meda, utilizzare come strada di servizio per l'accesso al mappale confinante 105 (pista "A") il mappale 108, purché senza aggravio di costi.

127) Tratta B2 - Nel progetto per la realizzazione del sottopasso a spinta via Trieste, in Comune di Meda, indicare le aree soggette ad esproprio, nonché le piste di accesso alle proprietà che fronteggiano l'opera (sottopasso) in progetto.

128) Tratta B2 - Localizzare i tralicci della linea elettrica interferita dall'autostrada, in Comune di Meda, quanto più possibile vicino al tracciato autostradale, al fine di ottenere un maggior distacco dall'area sportiva, purché senza aggravio di costi.

129) Tratta B2 - Valutare lo spostamento verso est della rotatoria terminale della tangenziale est di Meda, all'incrocio delle vie Einaudi - Edison - Wagner in Comune di Meda, al fine di invadere il meno possibile l'area del mappale 81 già interessato da permesso di costruzione, purché senza aggravio di costi.

130) Tratta B2 - Valutare la possibilità di non interferire, ovvero di limitare al massimo l'eventuale interferenza della carreggiata stradale della tangenziale di Meda con il complesso di villette a schiera esistenti, in Comune di Meda, in corrispondenza delle sezioni da 113-B2 a 113-B4, purché senza aggravio di costi.

131) Tratta D - Valutare la possibilità di ridurre l'area di compensazione a nord di via Rio Vallone, in Comune di Mezzago, a favore delle compensazioni previste per i nuclei abitati di Cascina Orobona e Cascina Cazzullo, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.

132) Tratta D - Laddove esistano cascinotti rurali al margine delle aree da espropriare, in Comune di Mezzago, escludere tali fabbricati dalla procedura espropriativa affinché gli stessi possano ancora essere utilizzati dai proprietari e possano concorrere alla formazione del paesaggio rurale.

133) Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare la nuova rotatoria prevista su via Vignazzola in raccordo con la nuova strada di collegamento con via della Roggia, in Comune di Seveso.

134) Tratta B2 - Verifcare la possibilità di realizzare la variante di via della Roggia, in Comune di Seveso, ad una carreggiata con una corsia e sosta laterale e relativi marciapiedi, a senso unico in direzione sud in uscita dalla via Vignazzola con permesso di svolta a destra per i veicoli provenienti da ovest (centro città) e divieto di svolta a sinistra nella stessa, per i veicoli provenienti da est (Meredo), purché senza aggravio di costi.

135) Tratta B2 - La nuova strada di collegamento tra via Vignazzola e via della Roggia, in Comune di Seveso, andrà posta in adiacenza ed alla minima distanza dall'asse autostradale, al fine di evitare la formazione di aree intercluse e di ridurre il consumo di suolo ad est dell'autostrada. Posizionare la rotatoria di raccordo con via della Roggia quanto più a sud possibile al margine meridionale dell'area inedificata ma in corrispondenza dell'intersezione con la via Socrate.

136) Tratta B2 - Verificare la possibilità di spostare la vasca di raccolta e trattamento delle acque prevista sul lato est dell'asse autostradale, a nord di via Zara, a ridosso della nuova strada di collegamento con via della Roggia, in Comune di Seveso, purché senza aggravio di costi.

137) Tratta B2 - Allontanare quanto più possibile la bretella di collegamento con via G. De Medici, in Comune di Seveso, dall'abitazione esistente ed avvicinarla all'asse autostradale nel tratto di innesto sulla rotatoria, purché senza aggravio di costi.

138) Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare il sottopasso di collegamento tra via Don Sturzo e via Delle Grigne, nel Comune di Seveso.

139) Tratta B2 - Localizzare la nuova rotatoria prevista in via Don Sturzo nel Comune di Seveso, più a nord-est, nei terreni liberi di rispetto dell'attuale asse stradale Milano - Meda, al fine di ridurre al minimo il consumo di suolo dei privati, purché senza aggravio di costi. Verificare inoltre la possibilità di ridurre le dimensioni della rotatoria medesima, in rapporto agli effettivi flussi di traffico veicolari.

140) Tratto B2 - Verificare la possibilità di traslare, in Comune di Seveso, l'asse stradale della via Don Sturzo, prevista in riqualificazione, in posizione più a sud, al fine di salvaguardare i manufatti, ricalibrando la sezione stradale prevista a progetto, nel rispetto degli spazi esistenti, purché senza aggravio di costi.

141) Tratta B2 - Verificare la possibilità di eliminare la nuova rotatoria prevista in fondo alla via Meredo, in Comune di Seveso, all'intersezione con via Forlì, in Comune di Meda, in accordo con gli enti interessati, purché senza aggravio di costi.

142) Tratta B2 - Il tracciato della nuova arteria di collegamento tra la via Forlì e la Strada vicinale ai Boschi, nel Comune di Seveso, sia posizionata quanto più a nord possibile, in modo da salvaguardare gli edifici presenti, purché senza aggravio di costi.

143) Tratto B2 - Verificare la possibilità di ridurre la dimensione della rotatoria prevista all'intersezione tra via Vignazzola e via Meredo nel Comune di Seveso, al fine di salvaguardare le proprietà dei privati ed evitare la formazione di reliquati inutilizzabili, purché senza aggravio di costi.

144) Tratta B2 - Verificare la possibilità di rettificare gli espropri in via delle Grigne, in Comune di Seveso, per "opere e misure di compensazione - progetti locali", eliminando l'acquisizione delle aree di cui al fg. 30, mappali 122-125-197-220 e 336, purché senza aggravio di costi.

145) Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di inserire elementi di mitigazione per le opere in rilevato dell'intersezione tra via Cascina Greppi e la SP 6, in Comune di Sovico, purché senza aggravio di costi.

146) Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di mantenere il calibro attuale di via Cascina Greppi, in Comune di Sovico, compresa la pista ciclabile esistente.

147) Opera connessa TRMI10 - Verificare la possibilità di ridurre la dimensione della rotatoria su via Cascina Greppi, in Comune di Sovico, compatibilmente con le esigenze di sviluppo della viabilità locale.

148) Opera connessa TRMI10 -Verificare la possibilità di spostamento verso est del ramo B della rotatoria su via Cascina Greppi, in Comune di Sovico, nel tratto in affiancamento alle recinzioni delle attività industriali, purché senza aggravio di costi.

149) Tratta C – Verificare la possibilità di completare l'intervento di mitigazione a sud dell'asse principale compreso tra le due fasce già previste nel progetto nel Comune di Vimercate purché senza aggravio di costi.

150) Tratta C - Con riferimento al progetto di mitigazione ambientale n. 15, in Comune di Vimercate, si raccomanda che la posizione dei filari arborei misti e la fascia arboreo arbustiva, quali opere di mitigazione localizzate a nord/est della frazione di Velasca, venga attuata tenendo conto anche di un futuro completamento viabilistico previsto dal PRG, purché senza aggravio di costi.

151) Tratta C - Con riferimento ai progetti di mitigazione ambientale n. 8 e 9, in Comune di Vimercate, verificare la possibilità di realizzare la stessa opera di mitigazione in progetto già prevista lungo il lato ovest, anche lungo il lato est della viabilità connessa, localizzata nel Parco Agricolo della Cavallera, purché senza aggravio di costi.

152) Tratta D - Con riferimento al progetto di mitigazione ambientale n. 1, in Comune di Vimercate, verificare la possibilità di completare le opere di mitigazione lungo tutta la tratta dell'opera connessa TRMI14, purché senza aggravio di costi.

153) Tratta C - Con riferimento al progetto locale di compensazione n. 28, in Comune di Vimercate, verificare la possibilità di traslare verso sud-ovest l'intervento di piantumazione di filari e realizzazione di pista ciclopedonale, fino ad ottenere una simmetria rispetto all'intervento posto a sud-ovest, di fianco al cimitero, al fine di garantire un possibile sviluppo urbanistico delle aree poste a nord-est, purché senza aggravio di costi.

154) Tratta D - Verificare la possibilità di realizzare una pista ciclabile lungo via Motta, in Comune di Vimercate, per il collegamento della frazione di S. Maurizio di Vimercate con la frazione Cascina Corrada di Carnate, purché senza aggravio di costi.

155) Tratta D - Garantire la continuità del collegamento ciclopedonale tra i Comuni di Vimercate e Bellusco lungo la provinciale Trezzo - Monza, purché senza aggravio di costi.

156) Tratta C - Verificare la possibilità di spostare la rotonda di progetto in prossimità della via Kennedy, in Comune di Vimercate, secondo la geometria proposta dal Comune (vedere allegato D.C.C. n. 27 del 13/05/2009), al fine di salvaguardare il carattere esclusivo della strada interna all'attività produttiva esistente, purché senza aggravio di costi.

157) Tratta B1 - Modificare la previsione di pista ciclabile sul cavalcavia di via XXV Aprile, in Comune di Cermenate, collocandola sul lato ovest per porre in diretto collegamento le piste ciclabili già realizzate o in corso di realizzazione nei Comuni di Cermenate e Lazzate.

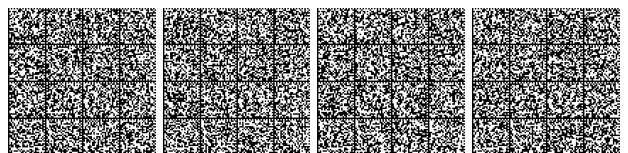
158) Tratta B1 - Verificare la possibilità, in sede di progettazione esecutiva, di ridurre l'area di stoccaggio n. 6 escludendo le superfici incluse nell'ATP n. 2 nel Comune di Cermenate, purché senza aggravio di costi.

159) Tratta B1 - Verificare la possibilità di mantenere il collegamento tra la SP 33 e via Strada di Mezzo, in Comune di Cirimido, al fine di salvaguardare l'accessibilità alla zona industriale del Comune, purché senza aggravio di costi.

160) Tratta B1 - Verificare con il Comune di Cirimido l'opportunità di ricalibrare il progetto compensativo n. 8 in base alle trasformazioni territoriali già previste dallo strumento urbanistico, su aree messe a disposizione dall'Amministrazione stessa, purché senza aggravio di costi.

161) Opera connessa TGCO04 - Al fine di favorire lo smaltimento dei flussi veicolari e garantire la sicurezza degli "utenti deboli", organizzare a 2 corsie almeno il braccio di ingresso nord dalla Canturina nella rotatoria n. 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in Comune di Como, ed ampliare conseguentemente il calibro dell'anello carrabile.

162) Opera connessa TGCO04 - Per garantire gli attraversamenti pedonali e ciclabili, attrezzare tutte le isole direzionali con "isole salvagente" (larghezza utile minima di m. 2.00) nella rotatoria n. 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in Comune di Como.

163) Opera connessa TGCO04 - Nella rotatoria n. 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in Comune di Como, realizzare cavidotti in attraversamento della carreggiata (anello carrabile e bracci di ingresso) per consentire la realizzazione dell'impianto di irrigazione e degli allacciamenti elettrici.

164) Opera connessa TGCO04 - Al fine di favorire lo smaltimento dei flussi veicolari e garantire la sicurezza degli "utenti deboli", organizzare a 2 corsie almeno il braccio di ingresso nord da Camerlata nella rotatoria n. 3 dell'opera connessa, all'intersezione con via del Lavoro in Comune di Como, ed ampliare conseguentemente il calibro dell'anello carrabile.

165) Opera connessa TGCO04 - Per garantire gli attraversamenti pedonali e ciclabili e un'adeguata accessibilità alla stazione ferroviaria di Albate - Camerlata, attrezzare tutte le isole direzionali con "isole salvagente" (larghezza utile minima di m 2,00) nella rotatoria n. 2 dell'opera connessa, all'intersezione con via Confalonieri in Comune di Como.

166) Opera connessa TG0004 - Nella rotatoria n. 2 dell'opera connessa, all'intersezione con via Confalonieri in Comune di Como, realizzare cavidotti in attraversamento della carreggiata (anello carrabile e bracci di ingresso) per consentire la realizzazione dell'impianto di irrigazione per le aree verdi e l'allacciamento elettrico dei pannelli a messaggio variabile, per il sistema di guida ai parcheggi ed informazioni utenza.

167) Opera connessa TRCO04 - Verificare la possibilità di eliminare la sosta lungo il tratto 2 dalla rotatoria n. 2 alla rotatoria n. 3, in Comune di Como.

168) Opera connessa TRCO04 - Mantenere su ambo i lati dei marciapiedi regolamentari (larghezza ≥ m 1,50) lungo il tratto 2 dalla rotatoria n. 2 alla rotatoria n. 3, in Comune di Como

169) Tangenziale di Como lotto 1 - Verificare la possibilità di ottimizzare il progetto di ampliamento della barriera esistente di Como Grandate, al fine di salvaguardare il Piano Integrato di intervento relativo al comparto Mantero, già approvato dal Comune di Grandate, purché senza aggravio di costi.

170) Tangenziale di Como lotto 1 - Delimitare il parco urbano in Comune di Grandate, in modo da non interferire con il progetto della nuova scuola secondaria di primo grado, a protocollo comunale n. 1917 in data 20/04/2009, purché senza aggravio di costi.

171) Tratta A - Verificare la possibilità di non espropriare i mappali 452-1497-479-802, di proprietà del Comune di Limido Comasco, per salvaguardare un'opera pubblica in fase di realizzazione, per la riqualificazione/recupero ambientale dell'area, purché senza aggravio di costi.

172) Tratta B1 - L'allargamento della sede viaria, a titolo di esproprio temporaneo, previsto per la strada detta via delle Braghe, nel Comune di Lomazzo, sia traslato verso terreni agricoli non edificati lasciando intatte le recinzioni e i relativi sottoservizi delle abitazioni esistenti, purché senza aggravio di costi.

173) Tratta B1 - Verificare, in sede di progetto esecutivo, la stabilità del versante interessato dalla vasca di laminazione alla progressiva 2+025, in Comune di Lomazzo.

174) Tratta B1 - Verificare la possibilità di traslare le aree da occupare temporaneamente previste nei mappali 1906-6062 (ex 1902)-3790-6060 (ex 3587), in Comune di Lomazzo, sui mappali 4009-6060 (ex 800), al fine di salvaguardare il Piano Attuativo in fase di approvazione, purché senza aggravio di costi.

175) Tangenziale di Como - Verificare la compatibilità tra le aree interessate dal centro di manutenzione e le fasce di rispetto torrentizie di 10 m per lato della roggia "Fontanile", in Comune di Luisago, previste dal vigente studio del reticolo idrico minore.

176) Opera connessa TRCO11 - Verificare la possibilità di connettere l'opera connessa con la viabilità esistente tramite il prolungamento di via Milano, in Comune di Rovellasca, e di eliminare il raccordo tra l'opera connessa e via Volta, purché senza aggravio di costi.

177) Opera connessa TCCO11 - Verificare la possibilità di salvaguardare la cappella ubicata sulla via Como prospiciente i numeri civici 36-38 nel Comune di Rovello Porro, purché senza aggravio di costi.

178) Opera connessa TRCO11 - Ai margini della rotatoria sulla TRCO11, nel Comune di Rovello Porro, tra via Como, via Pagani e via Grassi vengono previsti dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali.

179) Opera connessa TRCO03 - Prevedere un solo attraversamento della pista ciclabile, relativa al progetto di compensazione n. 43, in corrispondenza della rotatoria sulla SP per Appiano nel Comune di Villaguardia, purché senza aggravio di costi.

180) Opera connessa TRCO03 - Verificare, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di inserire un solo attraversamento in corrispondenza delle scuole elementari sulla SP 19 laddove il tracciato è su un percorso su viabilità ordinaria nel Comune di Villaguardia, collocando il nuovo tracciato sull'esistente marciapiede, purché senza aggravio di costi.

181) Opera connessa TRCO03 - Verificare per il progetto di compensazione n. 43, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di ripristinare il percorso originario della ex ferrovia nel Comune di Villaguardia, purché senza aggravio di costi.

182) Opera connessa TRCO03 - Verificare per il progetto di compensazione n. 43, in fase di progettazione esecutiva, la possibilità di collegare l'anello all'interno del PLIS con il resto del territorio comunale, come ad esempio un'originaria strada vicinale che si stacca tuttora dal sedime dell'ex ferrovia in corrispondenza della cascina Basterna e che porta alla cascina Brago, purché senza aggravio di costi.

183) Comune di Buguggiate - Il ponte su via Erbamolle, se confermata l'esigenza di rifarlo, andrà localizzato sul sedime esistente (ricostruzione in sede).

184) Comune di Buguggiate - Qualora si dovessero allargare i sedimi stradali della SP1 a monte ed a valle del ponte su via Erbamolle, valutare la chiusura del tratto di SP 1 con una struttura a tunnel insonorizzata.

185) Comune di Buguggiate - Mantenimento di via Manzoni con un calibro minimo di 3 metri senza interruzioni da via Erbamolle a via Montello.

186) Comune di Cassano Magnago - Valutare l'opportunità di attestare la Greenway a monte dell'autostrada A8 o di prevedere percorsi alternativi rispetto a quello indicato nel progetto definitivo.

187) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità di modificare il tratto di Greenway dallo svincolo Hupac all'accostamento al Tenore in accordo con il Comune, purché senza aggravio di costi.

188) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità di posizionare il ponte D1 più a sud dell'attuale collocazione (indicativamente prog. 3+380 circa) in corrispondenza della via Lombardia, in modo da poter utilizzare questo ponte per il collegamento pedonale del quartiere del Boschirolo con la via Primo Maggio (adiacente alla Greenway), purché senza aggravio di costi.

189) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al lato ovest della SP 20 (via Bonicalza) e spostare l'attraversamento a raso della medesima strada alla fine del tratto in affiancamento (prog km 3+920 circa), purché senza aggravio di costi.

190) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al torrente Tenore utilizzando l'argine del torrente, purché senza aggravio di costi.

191) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità di realizzare la pista ciclabile in affiancamento al torrente Rile, fino al cimitero del Comune, utilizzando l'argine del torrente, purché senza aggravio di costi.

192) Comune di Cassano Magnago - Greenway - Verificare la possibilità, purché senza aggravio di costi, di realizzare un percorso, alternativo a quello indicato nel progetto, per far sì che la Greenway, una volta arrivata a Cassano Magnano, possa proseguire sino a collegarsi con il sistema di piste ciclabili già oggi esistenti nella zona industriale di Sciarè, in Comune di Gallarate, già collegata con le piste ciclabile del Parco del Ticino. Il percorso proposto è il seguente: - partenza (prog. Km 0+000) in Comune di Gallarate sulla esistente pista ciclabile in località Sciarè; - tratto verso est in sede propria in affiancamento alla bretella di collegamento tra la viabilità di Gallarate e quella di Cassano Magnago di prossima realizzazione (in previsione negli strumenti urbanistici di Cassano Magnago); - prosecuzione in accostamento alla via Vitruvio Pollione (in Cassano M.go) sino ad attraversare la A8 utilizzando l'esistente sottopasso in promiscuità con la viabilità ordinaria (viabilità locale); - da qui verso sud-est, in parallelismo con la tangenziale sud di Cassano Magnago (qui già realizzata), prevedendola in sede propria da realizzare ai piedi del rilevato della strada (meglio ancora se tra la tangenziale di Cassano e l'autostrada A8, ove esiste sufficiente spazio allo scopo); - nella tratta in parallelismo con la tangenziale sud di Cassano Magnago, subito dopo l'intersezione con la via Boscaccio ci sarà da superare il torrente Rile (alveo vecchio e alveo nuovo in progetto) e, quindi, sarà necessario adeguare le opere già previste sul Rile per consentire il transito anche alla Greenway; - arrivati ad

incrociare la via Gasparoli, nella zona ove è ubicato l'Ecocentro di Cassano Magnago il percorso della Greenway piegherà verso nord, proseguendo in affiancamento alla via Gasparoli (tratto per l'ecocentro) sino ad unirsi al percorso ciclopedonale già in progetto e ricompreso nel tratto torrente Tenore (Punto Alepp) - cimitero di Cassano Magnago; - arrivo al punto Alepp; - il tratto in affiancamento alla via Gasparoli potrà essere realizzato in sede propria su un argine basso per proteggerla da eventuali allagamenti in caso di pioggia.

193) Comune di Gorla Maggiore - Verificare la possibilità di attuare il Progetto Locale 4, in accordo con i Comuni interessati, purché senza aggravio del budget già definito per le opere di compensazione ambientale.

194) Comune di Gorla Maggiore - Verificare la possibilità di escludere il mappale 790 dalle aree da utilizzare anche temporaneamente come area di cantiere, privilegiando le aree libere esistenti nelle vicinanze.

195) Comune di Gorla Maggiore - In sede di progettazione esecutiva dovranno essere verificate le incongruenze riscontrate dal Comune sulla situazione viabilistica contenuto nel particellare di esproprio, secondo quanto contenuto nella tavola allegata alla D.G.C. n. 53 del 05/05/2009.

196) Comune di Lozza - La rampa n. 1 della rotatoria "cimitero di Lozza" preveda su entrambi i lati dei percorsi pedonali di larghezza minima pari a 1,5 m.

197) Comune di Lozza - La rampa n. 2 della rotatoria "cimitero di Lozza" venga maggiormente allontanata dal cimitero stesso verso sud, per consentire ulteriori ampliamenti del cimitero e una zona di rispetto cimiteriale.

198) Comune di Lozza - Vengano previsti all'altezza della rotatoria "zona industriale di Lozza" dei percorsi pedonali adeguati ed in sicurezza che mettano in collegamento le vie comunali dell'abitato di Lozza interessate dalla nuova arteria viaria.

199) Comune di Lozza - Venga realizzato un percorso pedonale che metta in comunicazione il "Ristorante Ponte di Vedano" con la località Malcollina in Comune di Lozza.

200) Comune di Solbiate Olona - Indicare negli elaborati relativi al cantiere COA3 la viabilità di accesso al cantiere stesso.

201) Comune di Solbiate Olona - L'accesso all'area di cantiere COA3 avvenga unicamente dalla via per Gorla Maggiore mediante ponte provvisorio e non dalle vie Ponti e dalla comunale in sinistra della valle Olona, in quanto percorsi pedonali non transitabili con mezzi pesanti.

202) Comune di Solbiate Olona - Verificare la possibilità di escludere dall'area di cantiere COA2 le aree di proprietà comunale, contraddistinte da parte dei mappali n. 3007 e 3006.

203) Comune di Solbiate Olona - Verificare la possibilità di dislocare l'area di cantiere COA2 su aree adiacenti a quella prevista, al fine di non impedire l'esecuzione degli interventi previsti nel Piano Attuativo approvato dall'Amministrazione con deliberazione della Giunta Comunale n. 46 del 27/03/2007.

204) Comune di Uboldo - Previa revisione del Piano di Recupero ambientale, identificare come sito per il conferimento delle terre e rocce da scavo (cosi identificate dal D.Lgs. n. 152/2006) la porzione di proprietà comunale della minicava in località Cascina Regusella.

205) Comune di Varese - Verificare l'individuazione dei siti ove ubicare i cantieri, in considerazione della criticità dei luoghi.

206) Affiancamento ferrovia - Le sezioni trasversali per il tratto in affiancamento recepiscano le sezioni della linea ferroviaria, con corretta collocazione della recinzione ferroviaria la quale deve comprendere, oltre allo stradello di servizio alla linea stessa, anche i fossi di guardia.

207) Affiancamento ferrovia - Prevedere il rimodellamento del terreno di ricoprimento della galleria artificiale "Arcore 0" lato Nord evitando di interferire con la trincea ferroviaria.

208) Affiancamento ferrovia - Adeguare la rotatoria in corrispondenza dello svincolo di Bellusco alla progressiva km 2+832,64 in modo che non interferisca con la sede ferroviaria.

209) Affiancamento ferrovia - Rendere il progetto delle opere ferroviarie conforme a quanto riportato nel "Manuale di progettazione corpo stradale" di RFI, in particolare per ciò che concerne le caratteristiche dei materiali e l'impermeabilizzazione dei manufatti.

210) Affiancamento ferrovia - Garantire la durabilità delle caratteristiche tecniche dei manufatti ferroviari che saranno utilizzati in una fase successiva alla realizzazione del progetto autostradale.

211) Affiancamento ferrovia - Nel profilo degli attraversamenti riportare il livello di falda acquifera.

212) Affiancamento ferrovia - Tratta C - Sottopasso viabilità locale pk 12+364 - Integrare lo studio geotecnico per le fasi di spinta relative al manufatto di attraversamento.

213) Affiancamento ferrovia - Tratta C - Per il manufatto alla progressiva km 12+297, prevedere la realizzazione a spinta solo per la parte relativa al binario esistente e il getto in opera della restante parte.

214) Affiancamento ferrovia - Tratta C - In corrispondenza della pk 16+598 estendere, al di là della sede ferroviaria, lo sviluppo longitudinale delle barriere H4 bordo ponte e la rete di protezione per una lunghezza non inferiore a 20 m per proteggere la sede stessa dalla caduta di mezzi stradali, inoltre i parapetti dovranno essere di tipo cieco per l'altezza di m 1,00 e saranno sormontati dalle necessarie reti di protezione dell'altezza, dal piano di calpestio, di m 2,60 e sarà risvoltata a 45 gradi di sommità per un tratto pari a 80 cm (compatibilmente con la configurazione deformata della barriera di sicurezza).

215) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Viabilità interferita progressiva km 0+884,57 - Riportare le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale.

216) Affiancamento ferrovia Tratta D - Ubicare il manufatto ferroviario, previsto alla progressiva km 1+440 del tracciato autostradale, al di fuori delle punte di scambio previste nel posto movimento “Villanuova”.

217) Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+440 - Nella sezione del manufatto occorre integrare altri due binari relativi al PM di "Villanuova".

218) Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+935. Con riferimento al progetto autostradale la lunghezza del sottoposso ferroviario risulta 42 m ed attraversa il PM di "Villanuova": occorre ottimizzare tale lunghezza imponendo una distanza minima dall'asse binario esterno fino al bordo del manufatto almeno pari a 5,00 m.

219) Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 1+935. Nella sezione del manufatto ferroviario (L= 42,25 m) occorre integrare con altri due binari relativi al PM di "Villanuova".

220) Affiancamento ferrovia - Tratta D-pk 3+256. Indicare il franco orizzontale rispetto all'asse delle pile del viadotto ed il franco verticale rispetto alla linea ferroviaria. Se necessario posizionare l'attraversamento in posizione centrale rispetto alle pile del viadotto al fine evitare eventuali interferenze.

221) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Correggere l'andamento altimetrico dell'attraversamento alla progressiva pk 7+129 e garantire il necessario franco verticale.

222) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Correggere l'andamento altimetrico dell'attraversamento alla progressiva 7+625 e garantire il necessario franco verticale.

223) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per la viabilità interferita alla progressiva km 8+318, riportare le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale.

224) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per la viabilità interferita alla progressiva km 12+434, riportare le quote del piano ferro negli elaborati del profilo stradale.

225) Affiancamento ferrovia - Tratta D - Per il manufatto ferroviario previsto alla pk 6+369 dell'opera connessa TRBG03, garantire il franco verticale minimo di 6,80 m.

226) Affiancamento ferrovia - TRBG03 - pk 6+369 - Valutare la possibilità di ridurre la luce dello scavalco alla progressiva indicata.

227) Affiancamento ferrovia - TRBG03 - In corrispondenza della pk 6+369 estendere, al di là della sede ferroviaria, lo sviluppo longitudinale delle barriere H4 bordo ponte e la rete di protezione per una lunghezza non inferiore a 20 m per proteggere la sede stessa dalla caduta di mezzi stradali; inoltre i parapetti dovranno essere di tipo cieco per l'altezza di m 1,00 e saranno sormontati dalle necessarie reti di protezione dell'altezza, dal piano di calpestio, di m 2,60 e sarà risvoltata a 45 gradi di sommità per un tratto pari a 80 cm (compatibilmente con la configurazione deformata della barriera di sicurezza).

228) Viadotto Adda - Riportare nella relazione di calcolo la descrizione delle singole condizioni di carico, la descrizione delle combinazioni di carico e considerare il cedimento differenziale fra fondazioni contigue.

229) Viadotto Adda - Viste le caratteristiche geometriche dell'opera (che non rientrano nelle limitazioni per l'applicazione del metodo semplificato) dovrà essere eseguita una analisi dinamica completa della struttura nel rispetto della normativa.

230) Viadotto Adda - Vista la particolarità dell'opera, è opportuno, già in fase di predimensionamento, tenere in conto anche delle condizioni di carico relative alle termiche differenziali sia tra intradosso ed estradosso impalcato sia rispetto gli assi principali di simmetria dell'arco.

231) Viadotto Adda - La tipologia di impalcato metallico a piastra ortotropa non è Comunemente utilizzata in ambito ferroviario per rilevanti motivi di sensibilità della stessa verso i fenomeni di fatica: dovranno quindi essere effettuate le principali verifiche a fatica.

232) Viadotto Adda - In merito al dimensionamento dei pali di fondazione, come parametro di progetto deve essere tenuto in conto il cedimento delle stesse e quindi il cedimento differenziale di fondazioni contigue agli SLE. In merito alle fondazioni dell'arco, inoltre, il dimensionamento dovrà essere effettuato anche tenendo conto della rigidezza minima (traslazionale e rotazionale) da assicurare al piede dell'arco.

233) Viadotto Adda - Relativamente agli apparecchi di appoggio si fa presente che dovranno rispettare le specifiche richieste dalla istruzione RFI 44e, sia in termini di prestazioni (rotazioni in tutte le direzioni di 3 gradi) che di tipologie ammesse per strutture del tipo in oggetto (occorre utilizzare apparecchi a calotta sferica acciaio teflon). In merito all'utilizzo di apparecchi di appoggio bidirezionali vista la loro complessità costruttiva si chiede di valutare la possibilità di allontanare gli appoggi, aumentando l'interasse in modo da evitare il ricorso ad appoggi bilateri.

234) Viadotto Adda - Per il posizionamento dei carichi mobili considerare un interasse binari paria 4,00 m.

235) Viadotto Adda - Per il calcolo dei cedimenti del rilevato assumere il modulo minimo prescritto per il corpo dei rilevati ferroviari, pari a 40 MPa.

236) Viadotto Adda - Relativamente alla porzione di rilevato ferroviario, le specifiche per la qualifica dei materiali di costruzione e le modalità di stesa e di controllo in fase realizzativa devono essere in linea con quanto prescritto dal Capitolato OO.CC. Gruppo FS.

237) Quadruplicamento linea Chiasso - Monza - Tratta B2 - Lo svincolo autostradale di Meda ed il cavalcavia "Svincolo Meda 1" dovranno essere compatibilizzati con l'intervento ferroviario in progetto.

238) Quadruplicamento linea Chiasso - Monza - Tratta C - La galleria artificiale "Linea FS Monza - Chiasso" e le relative sistemazioni viarie dovranno tener conto dell'ampliamento della sede ferroviaria in progetto, prevista ampliata di circa 16 m rispetto l'attuale, oltre che con i binari esistenti.

239) Dettagliare in fase di progettazione esecutiva le modalità di sostegno dei binari in relazione al sottopasso a spinta della galleria di Cislago, da concordare con FNM.

240) Tratta A: A8 - A9, opera connessa “TRVA13" / Comuni di Gerenzano e Rescaldina. Ponte su ferrovia FNM (opera connessa “TRVA13" prog. stradale Km 3+700). Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

241) Tratta B1: A9 - Lentate, opera connessa “TRCO11” / Comune di Ceriano Laghetto. Rotatoria di innesto su strada provinciale Saronno - Ceriano Laghetto (opera connessa “TRCO11” prog. stradale Km 3+288). In sede di progettazione esecutiva verificare il piano particellare di esproprio dell'opera TRCO11 escludendo, in corrispondenza della rotatoria terminale di tale opera connessa, le particelle già oggetto di esproprio secondo il progetto di riqualificazione della linea FNM Saronno-Seregno.

242) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Barlassina. Ponte FNM 1 (asse principale prog. stradale Km 4+729) sulla tratta FERROVIENORD Seveso - Camnago. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

243) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno/Comune di Meda. Ponte FNM 2 (asse principale prog. stradale Km 5+319,76) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

244) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, viabilità locale via Seveso (Comune di Meda). Sottopasso FNM e ponte Certesa (viabilità locale via Seveso) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Prevedere in fase di progettazione esecutiva la realizzazione delle opere provvisionali alla linea ferroviaria a tutela della stabilità della massicciata.

245) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, viabilità locale via Seveso (Comune di Meda). Sottopasso FNM e ponte Certesa (viabilità locale via Seveso) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. In fase di progettazione esecutiva prevedere idonea rete di messa a terra collegata ai ferri e alle maglie metalliche delle strutture.

246) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, via Trieste (Comune di Meda). Sottopasso a spinta via Trieste (viabilità locale via Trieste) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. Dettagliare la metodologia di sostegno dei binari durante la fase di spinta del manufatto, prevedendo laddove necessario la realizzazione di opere provvisionali alla linea ferroviaria a tutela della stabilità della massicciata.

247) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno, via Trieste (Comune di Meda). Sottopasso a spinta via Trieste (viabilità locale via Trieste) sulla linea FERROVIENORD Seveso - Asso. In fase di progettazione esecutiva prevedere idonea rete di messa a terra collegata ai ferri e alle maglie metalliche delle strutture.

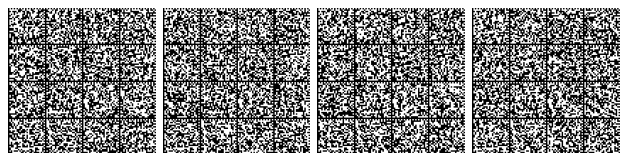
248) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Ponte via Don Luigi Sturzo (asse principale prog. stradale Km 7+765,11) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Prevedere, in fase di realizzazione dei lavori, un coordinamento tra le attività condotte da APL e quelle condotte da FNM per la riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno.

249) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Ponte via Don Luigi Sturzo (asse principale prog. stradale Km 7+765,11) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria rnediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

250) Tratta B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Cavalcaferrovia Sturzo - De Medici (viabilità secondaria svincolo di Baruccana) sulla linea FERROVIE NORD Saronno - Seregno. Prevedere, in fase di realizzazione dei lavori, un coordinamento tra le attività condotte da APL e quelle condotte da FNM, impegnata nella riqualificazione della linea ferroviaria Saronno - Seregno.

251) Tratto B2: Lentate - Cesano Maderno / Comune di Seveso. Cavalcaferrovia Sturzo - De Medici (viabilità secondaria svincolo di Baruccana) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Seregno. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

252) Tangenziale di Como 1° lotto / Comune di Grandate. Sovrappasso linea FNM (asse principale prog. stradale Km 1+068,36) sulla linea FERROVIENORD Saronno - Como. Realizzare le reti di protezione nella zona sovrastante la linea ferroviaria mediante l'utilizzo di apposito grigliato in vetroresina come da schema tipologico FNM; in ogni caso le strutture metalliche presenti dovranno essere collegate ad idonee messa a terra.

253) Per quanto attiene alle eventuali deviazioni di traffico, da effettuare sulle autostrade di competenza di Autostrade per l'Italia, la progettazione esecutiva dovrà individuare le modalità realizzative, da sottoporre alfa competente Direzione di Tronco, per consentire in tutte le fasi una velocità di progetto pari ad almeno 100 km/h. Il tracciamento di tali deviazioni dovrà tenere conto di eventuali tratti con sezione in contropendenza, per i quali si utilizzeranno i valori geometrici

e di aderenza desumibili dalle tabelle di calcolo di cui al paragrafo 5.2.4. dell'allegato tecnico al DM 6792/2001, specifiche per le sagome in contropendenza.

254) Si raccomanda di stipulare specifici accordi tra CAL/APL e ANAS/ASPI per la definizione di termini, modalità e competenze nella risoluzione delle interferenze sulle sedi autostradali in concessione di Autostrade per l'Italia.

255) Tratta B2 - variante all'abitato di Lentate SS 35: ai fini della realizzazione della tratta B2, prima della consegna delle aree per l'esecuzione dei lavori, dovranno essere stipulate apposite convenzioni con Milano Serravalle Milano Tangenziali S.p.A. e con la Provincia di Milano, attuali gestori della strada esistente, per regolare i rapporti con la concessionaria riguardo all'esercizio e alla manutenzione durante i lavori dell'attuale ex SS 35, al trasferimento di competenze, agli elementi di proprietà (sedimi e reti impiantistiche).

256) Interconnessione A51 - Idraulica: per tutti i tratti previsti che ricadranno in futuro sotto la competenza e gestione di Milano Serravalle, prevedere un adeguato sistema di collettamento e smaltimento per la gestione delle acque di piattaforma, indipendente da quello previsto per le opere che verranno gestite da Autostrada Pedemontana, purché senza aggravio di costi.

257) Interconnessione A51 - Segnaletica: per tutti i tratti previsti che ricadranno in futuro sotto la competenza e gestione di Milano Serravalle, la segnaletica sia orizzontale che verticale dovrà essere conforme agli standard di Milano Serravalle, purché senza aggravio di costi. Tali aspetti saranno meglio definiti e concordati in numero e dettaglio nella progettazione esecutiva.

258) Interconnessione A51 - Sicurvia e recinzioni: nella progettazione esecutiva dovranno essere individuate le tipologie, le caratteristiche prestazionali, gli elementi di vincolo, gli attenuatori d'urto e quanto altro necessario al fine di adeguare e minimizzare le tipologie presenti sulla rete in concessione alla Milano Serravalle, purché senza aggravio di costi.

259) Interconnessione A51 - Mitigazioni: nella progettazione esecutiva dovrà essere aggiornato ed integrato lo studio di impatto acustico e le relative opere antirumore, con particolare riferimento ai ricettori rientranti nelle fasce di pertinenza acustica di Milano Serravalle.

260) Interconnessione A51 - Impianti: prevedere un adeguato sistema di illuminazione per i rami di svincolo d'interesse di Milano Serravalle, purché senza aggravio di costi.

261) Interconnessione A51 - Impianti: il sistema impiantistico dovrà essere indipendente da quello previsto per le opere che verranno gestite da Autostrada Pedemontana, purché senza aggravio di costi.

262) Interconnessione A51 - Impianti: prevedere che i portali di PMV di itinere in A51 sulla carreggiata nord informino l'utenza prima dei rami dell'interconnessione con Pedemontana. Analogamente i portali PMV di itinere sulla Pedemontana dovranno essere atti all'indicazione di informazioni all'utenza diretta sulla A51, purché senza aggravio di costi.

263) Interconnessione A51 - Sistema di esazione: nella progettazione esecutiva dovranno essere approfondite con Milano Serravalle le implicazioni relative al doppio sistema di pedaggio che si avrebbe con la vicina barriera di Agrate e che potrebbe introdurre alcune necessità, quali ad esempio la opportuna informazione agli utenti della A51 provenienti dalla sopra citata barriera, purché senza aggravio di costi.

264) Interconnessione A51: prima dell'attivazione della modifica del nodo di interesse, dovrà essere stipulata apposita convenzione con Milano Serravalle, gestore della A51, per regolare le competenze manutentive, gli elementi di proprietà, le modalità di cantierizzazione ed esecuzione.

265) Intersezione: tratta C, linea RFI Monza - Molteno - Lecco, Comune di Biassono - Realizzare il muro (lato sud ovest) in prossimità del tracciato ferroviario raccordandolo con un'armonizzazione dei movimenti di terra in rapporto al ritmo dei varchi e impiantare specie arboree ed altoarbustive.

266) Intersezione: tratta C, linea RFI Monza - Molteno - Lecco, Comune di Biassono - Relativamente al muro in prossimità del tracciato ferroviario, attuare una schermatura attraverso filari e siepi che mitighino opportunamente la vista del manufatto.

267) Parco Valle del Lambro - Durante le fasi di esecuzione dei lavori porre la massima attenzione per evitare la diffusione di specie vegetali esotiche con spiccata invasività.

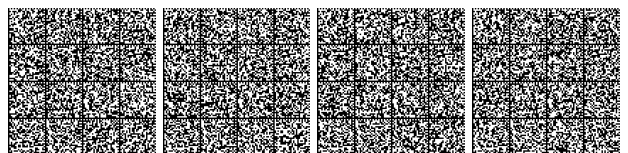
268) Parco Adda Nord - Tra gli interventi di miglioramento della vegetazione esistente previsti non eliminare le piante del piano dominato, a meno che non si tratti di specie alloctone infestanti.

269) Parco Adda Nord - Prevedere l'eliminazione di specie alloctone infestanti (ailanto, fitolacca, buddleja).

270) Parco Adda Nord - L'apertura prevista di radure per la rinnovazione della vegetazione forestale potrebbe contestualmente favorire il rinvigorimento e la diffusione di specie alloctone naturalizzate (robinia) o infestanti (ailanto, fitolacca, buddleja): prevedere quindi la contestuale messa a dimora di piante autoctone arbustive ed arboree.

271) Parco Adda Nord - La piantumazione di specie arboree e arbustive per la realizzazione delle formazioni a bosco, sia realizzata lungo tracciati sinuosi, che conferiscano al bosco un aspetto di maggior naturalità piuttosto che di impianto artificiale regolare.

272) Parco delle Groane - Concordare con l'Ufficio tecnico consortile le specie vegetali da mettere a dimora prima dell'inizio dei lavori di ripristino nelle aree all'interno del parco.

273) Parco delle Groane - Zona umida di Lentate sul Seveso - Far correre il canale di gronda che parte dalla piattaforma 1 dell'impianto di trattamento delle acque di piattaforma, parallelamente a via Oberdan, lungo il margine stradale, per circa

100 metri, sino ad intercettare un canale di scolo già esistente, di sezione sufficiente e che scola l'acqua all'interno della zona umida.

274) Parco delle Groane - Tangenziale di Birago - Per la parte ricadente nel parco realizzare a margine di strada, ove possibile e compatibilmente con le aree inserite nel piano particellare di esproprio, un intervento di mitigazione costituito da siepe di specie autoctone al fine di migliorare l'aspetto paesaggistico dell'opera.

275) Ai fini della tutela della pubblica incolumità e della sicurezza delle operazioni di soccorso siano mantenute le prescritte distanze di sicurezza rispetto a depositi di oli minerali e GPL.

276) Industrie a rischio incidente rilevante - Adottare, da parte del concessionario, adeguati accorgimenti progettuali e gestionali per la mitigazione degli effetti derivanti dalle aziende le cui aree di danno sono prossime al tracciato.

277) Industrie a rischio incidente rilevante - Nel territorio del Comune di Filago, indipendentemente dalla compatibilità territoriale, siano adottati accorgimenti progettuali e gestionali per la mitigazione degli effetti derivanti da eventuali incidenti sul tracciato stradale, ivi compresa la facilità degli interventi di soccorso tecnico e sanitario.

ALLEGATO *2*

Linee guida dello stipulando protocollo d'intesa tra Prefettura, società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Fermi restando gli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, lo stipulando protocollo d'intesa dovrà prevedere ulteriori misure intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia e a prevedere forme di monitoraggio durante l'esecuzione dei lavori.

In particolare lo stipulando protocollo dovrà avere contenuti che riflettano le seguenti linee-guida:

- necessità di evidenziare il ruolo di soggetto responsabile della sicurezza dell'opera, anche sotto il profilo antimafia, della società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., la quale si fa garante – verso il soggetto aggiudicatore e verso gli organi deputati ai controlli antimafia – del flusso informativo relativo alla filiera delle imprese che a qualunque titolo partecipino all'esecuzione dell'opera;
- necessità di porre specifica attenzione, anche sulla scorta dell'esperienza costituita dall'esecuzione dei lavori dell'Alta Velocità, a particolari tipologie esecutive, attinenti ad una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e noli a freddo, servizi di guardiania, ecc.) che, per loro natura, più di altre si prestano a forme di infiltrazione criminale: con riguardo a tali tipologie è venuta in evidenza la necessità di un rigoroso accertamento dei requisiti soggettivi dell'impresa, individuale o collettiva, che effettua le relative prestazioni, estendendo ad essa, in via convenzionale, le disposizioni di cui al menzionato art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, che prevedono, in capo al Prefetto, penetranti poteri di accertamento (informazioni antimafia);
- necessità, anche questa mutuata dall'esperienza TAV, di sottoporre eventuali affidamenti e subaffidamenti a clausola di gradimento, prevedendo cioè la possibilità di estromettere l'impresa nei cui confronti le informazioni del Prefetto abbiano dato esito positivo ed azionando a tale scopo una specifica clausola risolutiva espressa;
- necessità di rafforzare il meccanismo espulsivo dell'impresa in odore di mafia, prevedendo che il soggetto aggiudicatore e la società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. - d'intesa tra loro - definiscano le sanzioni pecuniarie (correlate al valore del contratto) da applicare ai soggetti che abbiano omesso le comunicazioni preventive dei dati relativi alle imprese subaffidatarie, previste dall'art. 118 del D. Lgs. n. 163/2006, ovvero a carico delle imprese nei cui confronti siano emersi elementi che denotino tentativi di infiltrazione mafiosa;

- necessità di controllare gli assetti societari delle imprese coinvolte nell'esecuzione dell'opera a qualunque titolo fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa attraverso una costante attività di monitoraggio;
- necessità di assicurare, anche attraverso specifiche sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che tentativi di pressione criminale sulle imprese nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di danaro, "offerta di protezione", ecc.) vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia del fatto all'Autorità Giudiziaria;
- necessità di disporre con cadenza periodica (di norma trimestrale) di un resoconto sullo stato di attuazione delle procedure di monitoraggio antimafia.

10A01861

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G003025/1) Roma, 2010 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

- **— presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **— presso le librerie concessionarie riportate nell'elenco consultabile sul sito www.ipzs.it, al collegamento rete di vendita (situato sul lato destro della pagina).**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando i dati fiscali (codice fiscale e partita IVA, se titolari) obbligatori secondo il DL 223/2007. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2010 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€ **438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€ **239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€ **309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€ **167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, e dai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€ **819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€ **431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€ **682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€ **357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla ***Gazzetta Ufficiale*** - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2010.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI

(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

PARTE I - 5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI
(di cui spese di spedizione € 127,00) - annuale € **295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,20) - semestrale € **162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II
(di cui spese di spedizione € 39,40) - annuale € **85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60) - semestrale € **53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo € **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5% € **180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione) € 18,00
I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.